

- Tên sách : Bay vào vũ trụ

- Tác giả : Nguyễn Công Huy

- Nhà xuất bản Thanh niên

- Năm xuất bản : 2018

LỜI NÓI ĐẦU

Nếu như ngày 12-4-1961, Iuri Gagarin là người đầu tiên trên thế giới bay vào vũ trụ thì ngày 23-7-1980, Phạm Tuân là người đầu tiên của Châu Á đã bay vào vũ trụ cùng với Vichor Gorbacô. Tôi gọi Phạm Tuân là Gagarin của Châu Á chắc cũng không bị ghép vào tội ngoa ngôn. Có lẽ, đến thời điểm khi tôi viết những dòng này thì Phạm Tuân cũng là người duy nhất trên đất nước Việt Nam đã nhận được danh hiệu Anh hùng 3 lần: hai lần của Việt Nam (Anh hùng Lực lượng vũ trang nhân dân, Anh hùng Lao động) và Anh hùng Liên Xô.

Thường thì trong quá trình đào tạo phi công, nếu ai đó không thể bay được, không đủ điều kiện bay thì sẽ chuyển xuống học kỹ thuật. Riêng Phạm Tuân lại ngược lại - không đủ sức khỏe để học lái máy bay, được cử đi học kỹ thuật rồi từ đội ngũ kỹ thuật lại chuyển lên học bay. Đến khi đi vũ trụ cũng vậy. Việc khám chọn, tuyển lựa để đưa đi đào tạo phi công vũ trụ được thực hiện ở trong nước và khi ấy Phạm Tuân lại đang học ở Học viện Không quân Gagarin (Liên Xô). Từ Học viện, Phạm Tuân được chọn đi khám tuyển trong khi danh sách đội bay để đưa đi đào tạo đã được lập từ Việt Nam. Phạm Tuân đã “trúng cử”, đã được đi đào tạo và đã trở thành phi công vũ trụ bay chính

thức trong chuyến bay trên con tàu vũ trụ “Soyuz-37” (Liên hợp-37).

Ở Phạm Tuân có những cái điểm cứ “khang khác” như thế và chính những cái “khang khác” ấy đã tạo nên một Phạm Tuân - một Gagarin của Châu Á.

Tôi muốn kể cho các bạn biết thêm, hiểu thêm về cuộc đời con người có những điểm “khang khác” ấy.

Chân thành cảm ơn các bạn hữu, đồng đội và đặc biệt là các bác sĩ Vũ Khắc Khoan, Dương Trọng Hiệp của Bệnh viện Không quân cùng gia đình phi công vũ trụ Phạm Tuân đã cung cấp những tư liệu quý báu để giúp tôi hoàn thành cuốn sách này.

Trong quá trình soạn thảo, có thể còn có những thiếu sót, tôi rất mong nhận được sự nhận xét, góp ý.

Trân trọng cảm ơn.

TÁC GIẢ

Phi công vũ trụ - 3 lần Anh hùng - Trung tướng Phạm Tuân

NGÀY 23 THÁNG 7 NĂM 1980

Sân bay vũ trụ Baicônua hôm nay hoạt động nhộn nhịp khác ngày thường. Quả tên lửa dài hơn 40 m ngày hôm trước còn nằm dài dưới đất thì hôm nay đã được đặt lên bệ phóng, sừng sững giữa bầu trời sa mạc mênh mông của Kazăcxtan.

Ngày hôm nay xảy ra sự kiện đặc biệt vì có người phi công vũ trụ đầu tiên của Châu Á sẽ “cười” trên con tàu vũ trụ “Soyuz-37” (Liên hợp-37) bay lên quỹ đạo. Đây sẽ là Gagarin của Châu Á - Anh hùng Phạm Tuân.

Cách ngày này không lâu, theo truyền thống của thành phố Ngôi Sao, hai đội bay của Việt Nam đến lăng Lenin viếng người lãnh tụ thiên tài của giai cấp vô sản, sau đó ra viếng mộ những Người Lính Vô Danh tại Quảng trường Đỏ. Tiếp đến là đặt hoa trước tượng Iuri Gagarin, kính cẩn nghiêng mình trước người đã mở đường cho loài người bay vào vũ trụ rồi vào Bảo tàng của Trung tâm vũ trụ, ở đó có phòng làm việc của Gagarin và ký vào sổ vàng truyền thống.

Tiếp đó là buổi tiễn đưa các đội bay đến sân bay vũ trụ Baicônua. Cuộc tiễn đưa thật giản dị và đầy tình nghĩa. Các đồng chí lãnh đạo Trung tâm - Thiếu tướng Nhicôlaep, Lêônôp, Philipchencô... và gần như toàn bộ cán bộ, công nhân viên của Trung tâm cùng gia đình tập trung tại vườn hoa để tiễn hai đội bay. Phía Việt Nam có đồng chí Đại sứ Tạ Hữu Canh cùng các cán bộ, nhân viên của Đại sứ quán...

Phạm Tuân kể:

- Sau khi nhận những lời chúc tụng và những bó hoa tươi thắm, chúng tôi vẫy chào mọi người rồi lên xe. Ngồi ở tốp xe đi đầu, tôi ngoái nhìn lại phía

sau thấy một đoàn xe dài rồng rắn lăn bánh chậm chậm trên con đường nhỏ ra sân bay trông thật hoành tráng và đầy tình cảm. Những xe đó phần lớn là xe riêng của các cán bộ công nhân viên đi tiễn chúng tôi theo nét đẹp truyền thống của Trung tâm này.

- Thời gian ở sân bay Baicônua, hai đội bay được đi thăm nơi đặt bộ phóng tên lửa, các phòng làm việc, nơi chỉ huy... rồi làm quen với con tàu mình sắp bay. Cùng với nó là việc luyện tập thể lực và kỹ thuật. Hàng ngày, đội bay vẫn vào buồng tập để luyện tập các bài bay từ lúc cất cánh đến lúc hạ cánh, kết thúc là buổi sát hạch để Hội đồng Quốc gia đánh giá kết quả và ra quyết định cuối cùng. Tâm trạng ai cũng lo lắng, nhất là giáo viên lý thuyết. Tôi cảm thấy họ còn lo hơn mình vì kết quả cuối cùng không chỉ quyết định đến số phận của chuyến bay mà về ý nghĩa của nó thì ai cũng hiểu là vượt ra cả ngoài tầm quốc gia, thậm chí ngay cả Gorbacô cũng có những hồi hộp riêng. Hàng ngày, chúng tôi thường xuyên được chăm sóc và kiểm tra sức khỏe. Công việc này đã trở thành nề nếp nên cũng không có gì đáng lo ngại. Chiều chiều, sau buổi tập, thầy trò lại cùng thể thao, rèn sức khỏe bằng cách chạy, nhảy, đu quay, chơi xà đơn xà kép... Các thành viên của đội bay được chăm sóc trong chế độ khá đặc biệt: nơi ở được cách li, hạn chế tiếp xúc, việc ăn uống cũng được tổ chức và kiểm tra chặt chẽ, thậm chí khi xem phim cũng phải ngồi trong một cabin riêng. Vào thời gian tháng Bảy thì vùng sa mạc nóng ghê gớm. Nhiệt độ ban ngày luôn hơn 40°C, nhưng độ ẩm lại thấp nên vào đứng trong bóng râm là thấy mát mẻ ngay. Tất cả đều cố gắng với mục đích duy nhất là hoàn thành tốt đẹp nhiệm vụ của chuyến bay...

Để đào tạo phi công vũ trụ, phía Việt Nam cử hai phi công chiến đấu, từng bay trên loại máy bay MIG-21, từng tham gia chiến đấu trong cuộc chiến tranh chống Không quân Mỹ đánh phá ra miền Bắc Việt Nam, đều đã lập chiến công trong chiến đấu, đó là Phạm Tuân và Bùi Thanh Liêm.

Trước khi có quyết định của Hội đồng Quốc gia, cả Phạm Tuân và Bùi Thanh Liêm đều không hề biết ai sẽ là người bay chính thức và ai sẽ là dự bị.

Trong quá trình học tập, họ đều phải trải qua chương trình học và luyện tập như nhau. Chỉ đến ngày cuối trước khi bay thì mới được thông báo quyết định cụ thể.

Trước ngày bay, đoàn cán bộ của Hội đồng khoa học cấp quốc gia từ Matxcơva đến để công bố đội bay chính thức. Trong giai đoạn tuyển chọn và kiểm tra tại thành phố Ngôi Sao thì Phạm Tuân đã từng gặp một số người trong Hội đồng ấy. Họ đều là những chuyên gia đầu ngành về y khoa và tâm lý, điều đặc biệt là tuổi họ đều khá cao - đa số đều ở tuổi 60-70, nhất là có một nữ giáo sư đã ở tuổi xấp xỉ 80 rồi.

Nhìn các vị trong Hội đồng ngồi uống nước ở phòng khách, Phạm Tuân thầm nghĩ không biết trong các vị ấy, ai ủng hộ mình và ai không. Chiều ngày 21-7, giờ phút quyết định đã đến. Phòng họp trang trí rất đơn giản, hai đội bay ngồi trên dãy bàn không có hoa mà chỉ cắm hai lá cờ Việt Nam và Liên Xô nhưng không khí thật trang nghiêm. Vị thư ký Hội đồng đứng ra đọc quyết định. Tất cả im lặng lắng nghe. Sau một loạt các căn cứ của quyết định thì đến danh sách đội bay trên tàu vũ trụ “Liên hợp-37”. Khi nghe đến tên Gorbacô và Phạm Tuân là đội bay chính thức, Bưcôpxki và Bùi Thanh Liêm là đội bay dự bị thì Phạm Tuân như nghẹt thở, tim đập rộn ràng.

Nhận quyết định là đội bay chính thức.

Bưcôpxki cùng Bùi Thanh Liêm đứng dậy bắt tay và ôm hôn chúc mừng Gorbacô và Phạm Tuân. Bấy giờ Phạm Tuân mới thực sự thấy rằng mình đã vượt qua được cửa ải của Hội đồng Quốc gia. Ngay sau đó diễn ra cuộc họp báo ngắn gọn nêu ý nghĩa của chuyến bay và có một số câu hỏi, câu trả lời về công tác chuẩn bị, về những thí nghiệm trên vũ trụ, về tâm trạng của đội bay...

Phạm Tuân trả lời ngắn gọn và phát biểu cũng ngắn gọn, cảm ơn Đảng và nhân dân hai nước, cảm ơn các cán bộ công nhân viên của Trung tâm, đặc biệt cảm ơn Hội đồng khoa học và hứa sẽ hoàn thành tốt nhiệm vụ được giao.

Thực ra, trong quá trình học tập - rèn luyện, Phạm Tuân khá tự tin vào khả năng của mình vì sức khỏe rất ổn định, gần hai năm ở Trung tâm không hề “hắt hơi sổ mũi” lần nào. Mọi cuộc khám nghiệm, kiểm tra y khoa đều vượt qua dễ dàng. Còn việc học hành thì ổn, tất cả các môn học đều đạt điểm cao. Có lần khi gặp các cán bộ và các phi công vũ trụ, Tướng Lêônôp - Phó giám đốc Trung tâm đã phải khen ngợi đội bay của Việt Nam, tuy đến sau với thời gian tập luyện ngắn nhưng đã cố gắng nỗ lực đạt thành tích cao nhất trên tất cả các mặt. Niềm tin ấy càng thôi thúc Phạm Tuân cố gắng rèn luyện, học tập và thực tế đã diễn ra đúng như vậy.

Ngày 23-7, không khí của trường bắn như nhộn nhịp hơn. Sau khi ăn sáng, đội bay luyện tập nhẹ nhàng. Phạm Tuân tranh thủ xem lại những công việc của mình, đặc biệt là kiểm tra lại trí nhớ với những thứ tự hành động trong giai đoạn chuẩn bị cất cánh: Các cán bộ, chỉ huy, kỹ thuật tập trung hết vào khu vực bệ phóng chuẩn bị cho “giờ G”.

Bữa trưa diễn ra bình thường. Trên đường xuống phòng ăn, một trợ lý kéo tay Phạm Tuân rẽ vào một phòng nhỏ. Khi Phạm Tuân và Gorbacô bước vào thì thấy đã có mấy cán bộ, sĩ quan ngồi quây quần ở đó rồi, giữa bàn có một chai rượu sâm banh. Khi Phạm Tuân và Gorbacô ngồi xuống, chai sâm banh lập tức được mở và rót ra các ly. Mọi người nâng cốc chúc đội bay. Đây gần như là một phong tục, một thể lệ bất thành văn không thể bỏ qua trước lúc lên đường. Đúng lúc đó, Phó Giám đốc Trung tâm bước vào. Ông nói giọng như trách móc:

- Đến giờ này rồi mà vẫn còn chúc tụng nhau được cơ à?

Nói rồi, ông quay gót bước ra ngay. Mọi người đều hiểu rằng đây không phải là lời trách cứ nên cuộc vui không hề bị gián đoạn.

Sau bữa ăn, đội bay được nghỉ ngơi đến 2 giờ chiều. Phòng của Phạm Tuân và phòng của Gorbacô ở cạnh nhau. Chia tay nhau ở hành lang, thầy trò chúc nhau bình an và nghỉ ngơi tốt. Vào phòng, Phạm Tuân nằm trên giường nghĩ miên man quanh vụ phóng con tàu sắp tới rồi bỗng nhiên nhớ đến quê hương, nhớ xóm làng thân yêu, nhớ đến vợ con... và thoáng qua ý nghĩ quả tên lửa nó đẩy mình lên thế nào nhỉ, liệu mình còn có được quay lại để gặp gỡ tất cả hay không... Cứ vẩn vơ như thế một lát rồi Phạm Tuân chìm vào giấc ngủ. Tuân ngủ say tới mức Gorbacô phải gõ cửa gọi. Phạm Tuân ra mở cửa thì thấy Gorbacô đã tề chỉnh trong bộ đồ thể thao, râu được cạo sạch sẽ, nhẵn nhụi, tóc chải mượt mà với dáng dấp của người sắp đi xa. Gorbacô thấy Phạm Tuân vẫn trong bộ quần áo ngủ thì có vẻ không hài lòng nhưng vẫn cười và nói:

- Lạ thật đây! Tớ bay đến chuyến thứ ba rồi mà cũng vẫn còn trần trọc, khó ngủ, vậy mà cậu đặt lưng nằm là ngủ say, giỏi thật! Thế có chuẩn bị bay không đấy?

- Tôi có thói quen ấy từ thời trực ban chiến đấu trong chiến tranh rồi. Kể cả khi ngồi trong buồng lái trực chiến cũng vẫn có thể tranh thủ chớp mắt, thấy pháo hiệu bắn lên là tỉnh dậy, mở máy được ngay. Nếu cứ trần trọc, không ngủ nghê gì thì lấy đâu ra sức mà đánh nhau!

- Ừ, để xem cậu sẽ ngủ như thế nào trong vũ trụ!

Hai người đến phòng chuẩn bị trước khi bay, ở đây họ được tắm rửa sạch sẽ, thông thụt, uống thuốc rồi dùng cồn vô trùng toàn cơ thể, mặc bộ quần áo lót cao không còn nóng hổi... Tất cả nhằm loại bỏ toàn bộ những mầm mống của các loại bệnh tật trước khi bước lên “tàu mẹ” để không lan truyền bệnh tật sang các phi công vũ trụ đã bay lâu ngày trên quỹ đạo vì sức đề kháng của họ có thể bị giảm sút.

Thực hiện các động tác vệ sinh toàn thân xong thì sang phòng thay quần áo. Vào phòng, Phạm Tuân liếc nhìn Gorbacô như thăm hỏi điều gì đó. Gorbacô mỉm cười, gật đầu. Cả hai đều để lại một số tiền trong các túi quần áo của mình và treo vào tủ.

Khi mặc gần xong bộ quần áo giáp bay thì đồng chí Giám đốc Trung tâm đưa đoàn đại biểu của Việt Nam do Đại tướng Võ Nguyên Giáp làm trưởng đoàn đến thăm. Tất cả đứng dậy chào đón đoàn.

Phạm Tuân nhớ lại:

- Từ trong phòng kính, tôi thấy có Đại tướng, đồng chí Xuân Thủy, Thượng tướng Nguyễn Xuân Chiêm, Thứ trưởng Bộ Quốc phòng, đồng chí Đại sứ... Các cán bộ của Trung tâm có lẽ đang giới thiệu gì đó về bộ quần áo, về sự chuẩn bị của đội bay. Đoàn tiến gần đến chỗ đội bay. Đại tướng tươi cười, ngẩng nhìn chúng tôi và cầm micrô để giao nhiệm vụ và chúc mừng đội bay. Tôi thay mặt cho đội bay cảm ơn Đại tướng và hứa sẽ hoàn thành nhiệm vụ của chuyến bay.

Báo cáo! sẵn sàng hoàn thành nhiệm vụ

Với Đại tướng, các phi công chiến đấu chúng tôi hầu như ai cũng từng

được gặp. Riêng tôi, tôi được vinh dự gặp Đại tướng nhiều lần. Cũng chỉ cách đây hơn một năm thôi, Đại tướng đã gặp gỡ và giao nhiệm vụ thực hiện chuyến bay này. Hôm nay lại được Đại tướng tiễn lên đường tôi xúc động thực sự và muốn có cái gì đó để kỷ niệm giây phút lịch sử này, tôi quay lại hỏi đồng chí trợ lý người Nga. Nói rồi tôi tháo chiếc gương đeo trên tay áo bên trái tặng Đại tướng. Đây là chiếc gương để soi khi thắt những nút áo cuối cùng của bộ quần áo giáp. Đại tướng tiếp nhận và mỉm cười. Tôi thấy hạnh phúc vô cùng. Mọi sự chuẩn bị xong xuôi. Các bác sĩ và kỹ thuật viên dẫn đội bay ra chiếc xe buýt nhỏ, còn đoàn cán bộ, nhân viên và quan khách đi sau cùng hành quân ra bộ phóng. Tôi để ý trong số người tiễn ra bộ phóng không có bóng dáng nào của phụ nữ. Hình như đây là điều “kiêng kỵ” giống như phi công chiến đấu vậy thôi.

Tôi biết, ngành nghề nào cũng có những điều kiêng kỵ riêng, những phong tục riêng bất thành văn mà người ta hay nâng lên, thổi phồng lên trở thành cái gì đó như là “mê tín”. Tôi thì tôi không nghĩ vậy, không phải vì cái sự “có kiêng có lành” nhưng mà thật khó giải thích. Bản thân tôi và khá nhiều phi công chiến đấu cùng trang lứa với tôi cũng đã thực hiện những điều như: không cạo râu ngoài tuyến trực ban chiến đấu, chỉ cạo râu vào buổi tối trước hôm trực thôi, còn nếu đã quên không cạo thì cho thôi luôn. Điều này ngay tới bây giờ tôi cũng vẫn cứ làm như thế: vẫn cạo râu vào buổi tối.

Rồi còn không đổi quần áo bay cho nhau khi trực chiến, không cắt tóc trước ngày trực... và còn nhiều điều khác nữa.

Đội ngũ phi công vũ trụ có lẽ cũng có những điều “kiêng khem” riêng. Tôi (tác giả) có đọc một số tài liệu liên quan đến chuyện đó và có lần khi ngồi nói chuyện với Phạm Tuân, tôi có hỏi:

- Qua một số tài liệu, tôi biết các phi công vũ trụ có những điều “kiêng kỵ”

như không ký tặng trước chuyến bay, thậm chí sau chuyến bay có người còn không ký bằng bút mực đen, chỉ ký bằng bút mực xanh thôi; rồi không để rìa mép, không cho phụ nữ đưa tiền ra ngoài sân bay, rồi trước khi lên tàu đều “tè” vào lốp xe; rồi trước khi khởi hành nhất thiết phải xem bộ phim “Mặt trời trắng trên sa mạc”, hoặc trước khi xuất phát đều nhận được một cú đá thân thiện của cấp trên. Bản thân Tổng công trình sư Secgây Kôrôliôp cũng không thích, không đồng ý cho phóng tên lửa vào ngày thứ Hai cũng như không bao giờ lên kế hoạch xuất phát tên lửa vào ngày 24-10 của các năm - ngày đó, ở sân bay Baicônua không dành cho những việc quan trọng. Rồi có đúng là người nhấn nút “khởi hành” luôn được chọn (gần như là cố định) là Đại úy Smirnhitsky - người được mệnh danh là “người thợ may mắn”... Đúng không?

- Có nhiều điều đúng như thế đấy! - Phạm Tuấn trả lời. - Có lẽ ngành Hàng không Vũ trụ nó chứa đựng nhiều tiềm ẩn những mối hiểm nguy. Ngồi vào máy bay, ngồi vào con tàu là ngồi trên thùng thuốc nổ rồi, chẳng ai biết trước điều gì sẽ xảy ra. Vì vậy, phi công luôn tìm ra cái gì đó tạo ra niềm vui để quên đi cái sự nguy hiểm ở phía trước. Hồi ở Trung tâm, mỗi lần đi công tác xa, phi công vũ trụ được bố trí trên những xe khách hiện đại có thể xếp ghế lại thành những bàn ăn. Cứ như tình cờ, một ai đó đứng lên, đến từng người, ngửa mũ ra “xin tiền” nhiều ít tùy tâm từng người. Sau đó xe dừng ở hiệu bánh mì gần nhất, người ấy xuống xe mua bánh mì, xúc xích, bơ... (tất nhiên là không thể thiếu một chút rượu rồi) và mang lên xe. Trên xe, mọi người vừa ăn vừa uống vừa chuyện trò vui vẻ, rôm rả... Dần dà chuyện ấy trở thành nếp quen và nó được gọi là “Gagarinxcaia tradixia” tức là “tập tục hay tục lệ hoặc tập quán, phong tục Gagarin” ấy mà. Vui vui một chút là thế. Hay là cái chuyện để chút tiền vào trong túi ấy, nó cũng có lý do của nó đấy: này nhé, hai đội cùng tập nhưng chỉ có một đội bay, một đội ở lại. Người ra đi với đầy hiểm nguy nhưng cũng được vinh danh, người ở lại đâu sao cũng có sự nuôi tiếc, nhưng luôn theo dõi người bay. Khi con tàu vào quỹ đạo, Trung tâm gửi lời chúc mừng và chúng tôi đáp lời. Đây là giây phút thiêng liêng nhất của đội bay: kể từ giây phút này, chúng tôi được “gắn mác” là phi công vũ trụ. Lúc đó, ở dưới sân bay, mọi người lại nâng ly chúc mừng và coi như cùng liên hoan với người trong vũ trụ có sự đóng góp của đội bay. Đây thực sự là niềm vui, niềm tự hào của tất cả mọi người. Anh cũng biết đấy, hồi anh em

mình trực chiến, khi các cô nuôi quân đem cơm ra ngoài tuyến trực thì có ai dám đi qua đầu máy bay đâu, toàn phải đi phía sau đuôi máy bay; rồi ngay phi công mình đẩy thôi, ra sân bay là phải đá vào lốp xe ô tô. Phi công vũ trụ cũng vậy, ai cũng làm thế. Còn việc phóng con tàu đơn thì tính toán ngày phóng của nó đơn giản thôi, nhưng khi phóng con tàu đôi, tức là con “tàu mẹ” đã ở trên trời rồi thì phải tính chính xác thời điểm của “tàu mẹ” trên quỹ đạo rồi mới phóng tiếp con tàu ở dưới đất lên được. Nếu tính lệch thì việc lắp ghép hai tàu sẽ cực kỳ khó khăn mà chưa hẳn đã thành công. Cho nên, cái việc ngày 24-10 có phần liên quan là vậy.

- Ủ, riêng cái chuyện đi sau đuôi máy bay thì tôi biết, nó giống như khi ra ngõ gặp gái ấy, sợ xúi quẩy. Máy bay anh nào trực mà bị cô nào đó đi qua phía đầu thì... lắm chuyện lắm! Hơn nữa, hồi ấy người ta hay “tuyên truyền” là: nếu đi qua đầu máy bay, bị sóng ra đa trên máy bay nó chiếu vào thì chỉ có mà... “tịt đê”, thế là chẳng ai dám đi qua đầu máy bay nữa, thậm chí có cô cẩn thận còn lấy nón úp vào bụng để tránh sóng của ra đa cơ. Còn cái ngày 24-10 khi tôi tìm hiểu thì lại được giải thích là vì ngày 24-10-1960 đã có vụ nổ tên lửa đẩy R-16 làm hàng chục người thiệt mạng, tiếp đến là ngày 24-10-1963 thì tên lửa R-9A lại cháy trên bệ phóng và 8 người đã thiệt mạng trong hỏa hoạn. Có lẽ, người ta sợ “cái dớp” này cũng nên?

- Cái đó thì tôi chịu! - Phạm Tuấn cười.

- Thế trước khi đi, các anh có theo phong tục của Nga là ngồi im lặng một lúc không?

- Có chứ! - Phạm Tuấn trả lời, - trước lúc xuất phát ngồi trong phòng đợi, lãnh đạo Trung tâm - Thiếu tướng - phi công vũ trụ 2 lần Anh hùng Liên Xô Lêônôp đến và nói: “Nào, tất cả im lặng để tôi nói nào!”. Mọi người thì thừa hiểu chuyện đó là thế nào rồi, chỉ có tôi là nín lặng để nghe xem ông nói gì,

nhưng chẳng thấy ông nói gì cả. Lát sau, ông ra lệnh: “Po-ê-kha-li!” (Nào, đi thôi!). Thế đấy!

- Hồi chúng tôi học bay thì Phi đội trưởng của bọn tôi sau khi giao nhiệm vụ bay xong cũng hô: “Po-kô-nhi-am!” (Lên ngựa thôi!). Cứ như là tướng Chapaev lệnh cho các kỵ sĩ của mình vậy.

- Cũng là phong tục, là truyền thống mà! - Có người thì lại hô: “Po-ma-si-nam!” - (Nào, lên xe!) - cũng na ná như thế. - Phạm Tuân lại cười.

Thôi, tôi trở lại ngày 23-7-1980.

Đến cách bộ phóng không xa, đoàn xe dừng lại, các bác sĩ đỡ đội bay bước xuống. Phạm Tuân và Gorbacô tay xách máy hút khí đi theo sự chỉ dẫn của các nhân viên kỹ thuật đến vị trí báo cáo chỉ huy trường bắn:

- Báo cáo chỉ huy trường bắn! Đội bay chúng tôi sẵn sàng!

Po-ê-kha-li! - Lên đường thôi!

Chỉ huy trường bắn nhận báo cáo và chúc đội bay thực hiện chuyến bay thành công.

Quả tên lửa đẩy đã hoạt động ở chế độ sưởi ấm, động cơ các loại nổ râm ran, khói tuôn ra mù mịt. Gorbacô và Phạm Tuân vẫy chào mọi người một

lần nữa rồi bước vào thang máy. Chiếc thang máy đưa hai phi công vũ trụ lên độ cao hơn 40 m để vào trong buồng lái của con tàu. Khi vào khoang lái, lúc cùng các nhân viên kỹ thuật sắp xếp tài liệu, Phạm Tuân nhác thấy có gì đó khang khác, hình như thừa ra một quyển sổ tay con tàu thì phải. Phạm Tuân định hỏi thì Gorbacô nói ngay:

- Cứ mang đi!

Trước đó mấy tháng, các đội bay đã đến đây, đứng trên đài quan sát để xem phóng tàu vũ trụ. Cảnh tượng thật hoành tráng: quả cầu lửa bùng lên dữ dội và con tàu vũ trụ từ trong quả cầu lửa ấy bay vút lên kéo theo phía sau một vệt lửa sáng chói cùng với tiếng nổ chát chúa. Phạm Tuân thầm nghĩ, chỉ lát nữa thôi là mình cũng ở trong trạng thái như thế.

Thời gian 4 tiếng đồng hồ trong buồng lái là quãng thời gian thật căng thẳng, Gorbacô và Phạm Tuân phải kiểm tra tất cả các thông số kỹ thuật của con tàu, kiểm tra sự đồng bộ giữa các hệ thống của con tàu với tên lửa đẩy, kiểm tra độ kín, kiểm tra bộ điều khiển thiết bị điều hòa, độ kín của bộ quần áo giáp..., phải trả lời liên tục các câu hỏi từ Phòng Trung tâm, đồng thời cũng được theo dõi chặt chẽ về huyết áp, nhịp đập của tim cùng trạng thái tâm lý trước khi phóng. Thời gian đó đồng thời cũng là thời gian để các hệ thống mặt đất làm việc. Để giữ được sự chuẩn xác thời gian đốt của tên lửa và tốc độ đạt được khi con tàu vào vũ trụ thì nhiệt độ của khối nhiên liệu rất quan trọng. Nếu nhiệt độ chỉ cần thay đổi một chút thôi thì tốc độ của tên lửa cũng thay đổi theo, ảnh hưởng trực tiếp đến quỹ đạo bay và gây phức tạp cho giai đoạn lắp ghép tiếp theo. Để hiệu chỉnh được nó không đơn giản chút nào và lại còn tốn rất nhiều nhiên liệu nữa.

Chiếc đồng hồ nhấn nài chỉ thời gian đếm ngược cho đến thời điểm phóng con tàu. Tôi lại nhớ đến bài ca về phi công vũ trụ “Anh ấy là người đầu tiên

đo cuộc đời bằng đếm ngược” của Vladimira Vursôtski. Đúng là sự đếm ngược nặng nề hơn đếm xuôi nhiều vì với cuộc sống bình thường chúng ta quen với sự đếm xuôi rồi, như khi đi đâu đó, ta bắt đầu đếm từng cây số: cây số thứ nhất... và nhìn đồng hồ: 1 giờ đã trôi qua, 2 giờ đã trôi qua... Còn các phi công vũ trụ thì lại phải đếm ngược. Ví như ngồi vào buồng lái con tàu là còn lại 4 tiếng đồng hồ, khi kiểm tra độ kín của bộ áo giáp vũ trụ là còn 2 tiếng. Đóng tấm kính của mũ là còn 5 phút...

Còn 5 phút là đến giờ cất cánh. Mọi công việc trong buồng lái đã hoàn tất. Toàn bộ cơ thể được cài chặt vào ghế chỉ trừ đôi tay được tự do để còn làm việc với cuốn sổ nhật biên của con tàu để trước mặt cùng với chiếc bút chì buộc bằng sợi dây treo lưng lửng. Gorbacô có kinh nghiệm bay hơn nên đã đem theo con búp bê nho nhỏ, treo vào vị trí giữa hai người ngồi. Phạm Tuân liếc sang, thấy con búp bê đứng im. Nó như người thứ ba trong buồng lái theo dõi hành động, việc làm của hai thầy trò Phạm Tuân. Nó cũng là người thông báo tình trạng của con tàu khi yên tĩnh hay dao động.

Trong khoang lái của con tàu vũ trụ Liên hợp-37.

Những giây phút thật cảm động khi đội bay thực hiện qua truyền hình bài phát biểu cảm ơn đến Đảng, Chính phủ, nhân dân hai nước Việt Nam, Liên Xô và hứa hẹn hoàn thành nhiệm vụ đồng thời được nghe những lời chúc chuyển bay thành công. Ngay tiếp đó, Phạm Tuân lại nhận được lời chúc mừng của Bùi Thanh Liêm từ Sở chỉ huy mặt đất. Phạm Tuân thực sự thấy ấm lòng và tự tin hơn trong thời khắc với hàng đông công việc bộn bề và hiểm nguy rình rập trước lúc con tàu cất cánh.

Kính của mũ bay được hạ xuống. Tất cả đã sẵn sàng!

Tiếp tục vang lên các lệnh: 3 phút, 2 phút, 1 phút chuẩn bị! Cứ mỗi lần như

vậy, Phạm Tuân lại phải báo cáo về Đài chỉ huy các thông số: áp suất, nhiệt độ, tình trạng con tàu, sức khỏe phi công...

Từ lúc còn 1 phút cho đến thời điểm phóng con tàu là lúc nhận lệnh dồn dập và những câu trả lời, báo cáo cũng dồn dập không kém. Tiếng nổ của động cơ ngày càng lớn dần... Khẩu lệnh cuối cùng vang lên: “4 giây, 3 giây, 2 giây, 1 giây. Phóng!”. Một tiếng nổ lớn. Con tàu rung lên...

Đúng 21 giờ 33 phút (theo giờ Matxcơva), con tàu “Liên hợp-37” đã rời bệ phóng. Đây là một sự kiện vô cùng quan trọng, không chỉ trong lịch sử quan hệ giữa hai nước Việt Nam và Liên Xô, mà còn trong lịch sử chinh phục vũ trụ của thế giới.

Cũng từ ngày hôm nay, trong bảng vàng của thành phố Ngôi Sao - Đại bản doanh của các phi công vũ trụ Liên Xô sẽ được ghi thêm một sự kiện đáng ghi nhớ nữa để thành 4 sự kiện lớn:

1. Phi công vũ trụ đầu tiên trong lịch sử - Iuri Gagarin - Liên Xô (bay ngày 12-4-1961).

2. Phi công vũ trụ đầu tiên của Mỹ - Alan Shepard (bay ngày 5-5-1961).

3. Phi công vũ trụ nữ đầu tiên - Valentina Tereshcôva - Liên Xô (bay ngày 16-6-1963).

4. Phi công vũ trụ đầu tiên của Châu Á - Phạm Tuân - Việt Nam (bay ngày 23-7-1980).

Khi con tàu vũ trụ “Liên hợp-37” đã hoàn tất giai đoạn phóng thành công, vào quỹ đạo. Mọi người theo dõi qua màn hình trong Phòng điều hành Trung tâm đều đứng bật dậy, hô to: “U ra!” và vỗ tay nhiệt liệt.

Những người theo dõi cuộc phóng con tàu rời Phòng chỉ huy trở về và họ không quên rẽ qua phòng thay quần áo, lần trong túi của hai phi công đang bay và một cuộc vui nho nhỏ lại náo nhiệt và hoan hỉ hơn nhiều...

CHUYẾN BAY CỦA “LIÊN HỢP-37”

Hồi chúng tôi học ở Học viện Không quân mang tên Iuri Gagarin (Liên Xô), có được học một số tiết học về vũ trụ và về chuyến bay vũ trụ. Về vũ trụ thì nhiều vấn đề lắm, còn về chuyến bay vũ trụ thì tựu trung lại gồm có ba giai đoạn là giai đoạn tăng tốc, giai đoạn cân bằng trọng lực (hay còn gọi là không trọng lượng) và giai đoạn giảm tốc. Đây là những kiến thức sơ đẳng về vũ trụ. Tôi nghĩ rằng, nó cũng chỉ như một hạt cát trong sa mạc kiến thức bao la của vũ trụ mà thôi.

Nhưng nhờ có những tiết học ấy mà tôi được biết về tốc độ vũ trụ, về những khó khăn gặp phải khi bay vào vũ trụ...

Ví như, khi ta ở trên mặt đất, tốc độ bằng 0 với quá tải bằng 1 thì khi vào quỹ đạo, muốn không rơi trở lại Trái đất, ta phải đạt được tốc độ vũ trụ cấp 1 (V_1), tức là $v=7,92 \text{ km/s}$ (28.500 km/h). Thời gian để đạt được tốc độ ấy là 9 phút, với quá tải có khi đến 10 (có nghĩa là phải chịu 10 lần trọng lượng của bản thân).

Khi quá tải hướng đầu - chân tác động mạnh nhất đến hệ tuần hoàn - máu. Máu sẽ dồn xuống bụng, chân và các cơ quan trong bụng, gan sẽ bị tụt xuống thấp và các tổ chức mềm cũng tụt xuống dưới làm cho dáng mặt già đi rõ rệt. Ở vị trí ngồi, lúc chưa bay, khi đó quá tải bằng 1G (gia tốc trọng trường $G=9,81 \text{ m/s}$), áp huyết thủy tĩnh của phi công vũ trụ ở tim là 120 mm thủy ngân, ở đầu là 96 mm thủy ngân và ở gót chân là 170 mm thủy ngân. Nếu khi phóng con tàu vũ trụ mà vị trí đầu phi công vũ trụ đi trước, quá tải tăng nhanh bằng 5G thì trọng lượng của máu cũng tăng lên 5 lần và những chênh lệch về áp suất thủy tĩnh trong hệ thống động mạch cũng sẽ tăng 5 lần. Nếu ở tim, áp suất là 120 mm thủy ngân thì áp suất ở gót chân bằng 370 mm thủy ngân và ở não sẽ là 0 mm thủy ngân. Việc thiếu máu lưu thông ở đầu có thể gây tối tăm mặt mũi, gây mù và ngất tạm thời do máu giảm lưu thông đến mắt và não.

Vì vậy, để tránh những tai biến ấy, phi công vũ trụ được phóng lên theo hướng ngược - lưng (và khi trở về Trái đất thì cũng cho lưng xuống trước để lúc hãm, quá tải vẫn tác động theo hướng ngược - lưng). Theo hướng này, quá tải 20G mới gây ra triệu chứng rối loạn thị giác và triệu chứng não. Tuy nhiên, ở quá tải này, dù chỉ tác động trong phần nhỏ của giây thôi cũng có thể phá hỏng cấu trúc xương, làm vỡ các mao mạch... nếu như không được mặc bộ quần áo đặc biệt chống tăng áp suất

Những thực nghiệm ngâm mình trong nước cho thấy, cơ thể con người có thể chịu được quá tải tới 31G và nhiều hơn nữa vì lực tác động ở đây được phân chia đồng đều. Còn trên thực tế từng chuyến bay, trong khoảng 9 phút từ mặt đất đến quỹ đạo quanh quả đất, phi công vũ trụ phải chịu trong mấy chục giây các quá tải tối đa là 5G, 8G và 9G. Từ quỹ đạo trở về mặt đất, họ phải chịu trong một số giây với quá tải tối đa là 3,3 đến 7,2G trong khoảng 8-10 phút, có khi 12G và thậm chí 18 đến 20G ở những cuộc hạ cánh khẩn cấp.

Qua thực nghiệm trên các tàu “Liên hợp” và “Apôlô” cho thấy, hướng gia tốc chịu đựng dễ dàng nhất đối với con người là hướng ngược - lưng, hợp với trục dọc thân người thành một góc 70 - 80°. Ở hướng này, cơ thể con người

có thể chịu đựng gia tốc 10G trong khoảng 5 phút hoặc 20G trong mấy chục giây.

Về tác động của gia tốc, Iuri Gagarin đã thuật lại trong chuyến bay vũ trụ đầu tiên như sau:

- Đúng 9 giờ 7 phút giờ Matxcơva, tên lửa rú ầm vang mang theo tàu vũ trụ rung lên rồi từ từ rời khỏi bệ phóng. Một sức mạnh vô hình ngày càng tàn nhẫn ép chặt tôi xuống chiếc ghế tựa. Tay chân nặng như chì, không thể nào cử động được... Nhưng tôi đã biết trước tình trạng này không kéo dài. Chỉ mười phút, khi con tàu đã vào quỹ đạo quả đất là hết...

Và khi từ quỹ đạo trở về mặt đất thì đây là giai đoạn khó khăn nhất, nguy hiểm nhất trong toàn bộ chuyến bay. Iuri Gagarin đã kể:

- Đúng 10 giờ 25 phút, tên lửa hãm được khởi động theo chương trình. Tàu vũ trụ “Phương Đông 1” rời khỏi quỹ đạo và rơi vào lớp khí quyển dày đặc. Tình trạng không trọng lượng đã mất dần, thay thế bằng phụ tải gia tốc rất lớn do giảm tốc nhanh chóng, làm thân thể tôi bị áp chặt xuống ghế. Phụ tải gia tốc khi xuống còn lớn hơn khi lên rất nhiều..

Khi tên lửa đẩy đưa tốc độ của con tàu đến khoảng 7,92 km/s trong điều kiện vectơ tốc độ song song với tiếp tuyến của Trái đất thì tạo ra lực li tâm bằng lực hướng tâm (lực hút của Trái đất) và trong điều kiện mật độ không khí gần như bằng không (0), thì đây là trạng thái cân bằng về lực và sẽ tạo ra tình trạng không trọng lượng.

Trạng thái không trọng lượng cho tới nay vẫn là kẻ thù chủ yếu của các phi công vũ trụ. Nó tác động rõ nét và toàn diện trên cơ thể.

Khi chuyển sang trạng thái không trọng lượng - máu sẽ dồn tới đầu làm cho mặt phình phình, đỏ gay lên và nhức đầu, phù ở mũi họng như bị cảm. Không trọng lượng còn dẫn đến tình trạng mất nước vì máu không còn áp suất thủy tĩnh do máu được phân phối lại. Mất nước làm giảm từ 2 đến 5% trọng lượng cơ thể và thể tích huyết tương lưu thông giảm từ 100 đến 500 ml. Đồng thời giảm cả thể tích máu lưu thông trong người, một nguyên nhân làm cho các phi công vũ trụ kém chịu quá tải, khi trở về và thích nghi lại một cách rất căng thẳng với gia tốc trọng trường của quả đất.

Những phi công không chịu được sự tăng máu lên não khi cần thiết phải mặc quần đặc biệt và hút khí ra cho áp suất nhỏ hơn để máu rút xuống chân. Trong 48 giờ bay đầu tiên, phi công bị sút cân nhiều nhất do giảm thể tích máu lưu thông, và sẽ quen dần với tình trạng này ở những vòng tiếp theo.

Khung xương và cơ bắp của chúng ta sinh ra là để chống chọi với tình trạng có trọng lượng trên mặt đất thì nay sự chống chọi ấy không còn cần đến nữa. Xương sẽ mất vôi. Nếu chụp xương gót chân sẽ thấy độ đậm đặc quang học giảm đến 15-20%. Tuổi thọ của hồng cầu cũng giảm xuống.

Tình trạng không trọng lượng còn gây ra những trở ngại khác trong sinh hoạt như đi đại tiện không dễ dàng gì và có thể có một số người còn không có cảm giác bông đái đầy nữa, mất áp suất khi đi tiểu tiện...

Trong trạng thái không trọng lượng, râu cũng mọc nhanh hơn và máy cạo râu thì phải là một thứ dao đặc biệt, như kiểu máy hút ấy.

Ngoài việc phải “đối chọi” với tình trạng không trọng lượng còn có những vấn đề khác phải đề cập đến: đó là trong khoảng không của vũ trụ, không khí rất loãng, áp suất không bằng một phần triệu mm thủy ngân. Áp suất khí quyển trên mặt đất là 760 mm thủy ngân và nước sôi ở nhiệt độ 100°C dưới áp suất này thì càng lên cao, áp suất khí quyển càng giảm. Đến độ cao 19 km thì áp suất khí quyển chỉ còn 47 mm thủy ngân và nước chỉ cần 37°C đã sôi. Nhưng 37°C chính lại là nhiệt độ bình thường của cơ thể. Điều này có nghĩa là ở độ cao 19 km, nếu cơ thể không được bảo vệ thì máu trong người sẽ sôi và bốc hơi. Lúc đó chắc chắn con người không thể tồn tại được trong giây phút.

Rồi còn vấn đề về nhiệt độ. Ở dưới mặt đất, vì có lớp khí quyển dày đặc nên có hiện tượng truyền nhiệt, còn ở độ cao 200 - 300 km, không khí quá loãng, hầu như là chân không nên hiện tượng truyền nhiệt cũng hầu như không còn nữa. Nóng hay lạnh không phải do truyền nhiệt mà là do có hấp thụ hay không hấp thụ trực tiếp ánh nắng mặt trời. Bởi vậy, sự hấp thụ nhiệt trên con tàu luôn thay đổi. Con tàu vũ trụ bay quanh Trái đất mất 1 giờ 30 phút, trong đó khoảng 60 phút là ngày, 30 phút là đêm. Khi bay ban ngày thì phía mặt trời nhiệt độ khá cao, chừng 80° và có thể lên tới hàng trăm độ C và phía bên không có mặt trời thì ngược lại. Nếu chênh lệch nhiệt độ như vậy giữ quá lâu, sự co giãn thân tàu sẽ rất lớn và sẽ gây ra những sự cố khó lường. Cho nên, hệ thống điều hòa bên trong con tàu phải làm việc, đem năng lượng từ bên nóng sưởi ấm cho bên lạnh, giữ cân bằng về nhiệt trong con tàu, điều chỉnh sao cho nhiệt độ trong con tàu chỉ xấp xỉ $20 \pm 4^\circ\text{C}$ cũng tựa như nhiệt độ các căn phòng làm việc ở dưới mặt đất. Chính vì thế, khi con tàu làm việc bình thường, đội bay chỉ cần mặc bộ quần áo dệt kim như bộ đồ thể thao là đủ...

Một vấn đề nữa phải quan tâm, đó là vấn đề phóng xạ. Con người sinh sống trên mặt đất luôn luôn chịu một lượng phóng xạ nhất định. Lượng phóng xạ này được gọi là “nền phóng xạ thiên nhiên” tạo ra do các chất phóng xạ như urani, thori... nằm trong lòng đất, đồng thời cũng do các tia vũ

trụ đập vào các nguyên tử không khí và khi xuống gần mặt đất thì các tia này bị lớp khí quyển hấp thụ nên chỉ còn rất yếu. Nhưng càng lên cao, tia vũ trụ bị hấp thụ càng ít nên độ phóng xạ càng tăng. Ở độ cao từ 400 đến 50.000 km là vùng có nhiều bức xạ ion tạo ra những vành đai phóng xạ. Vì vậy, việc chế tạo con tàu vũ trụ cùng với các thiết bị của nó để đảm bảo cho sự an toàn của các phi công vũ trụ là cả một vấn đề rất lớn...

Trong con tàu, tuy thế cũng rất nhiều bụi nên phải dùng máy hút bụi để vệ sinh bởi bất kỳ một vật nhỏ nào ví dụ như một mẩu vụn bánh mì bé tí xíu thôi khi nó trôi lang thang trong tàu mà ta hít phải thì cũng sẽ bị ngạt thở như chơi...

Đây là chuyện lý thuyết mà chúng tôi đã được học, còn bây giờ, trong buồng lái của con tàu trên độ cao chót vót hơn 40 m, khi tên lửa đã bắt đầu rời bệ phóng, con tàu hơi bị rung lắc. Phạm Tuân có cảm giác hơi chồn chợn, song cái cảm giác ấy chỉ thoáng qua rồi nhanh chóng biến mất vì Tuân còn phải chú trọng vào công việc của một kỹ sư con tàu. Đó là theo dõi và báo cáo thường xuyên về độ rung lắc của con tàu, về nhiệt độ, về áp suất trong buồng lái... cho 4 đài quan sát xung quanh bệ phóng để họ phối hợp xử lý kịp thời. Phải nói thêm một chút là: khi các phi công vũ trụ đã ở trong buồng lái rồi thì mọi tình huống bất trắc đều do các Trung tâm chỉ huy và Đài quan sát xử lý dựa trên cơ sở quan sát bằng mắt, bằng các thiết bị kỹ thuật và do phi công báo cáo về. Trên buồng lái chỉ chịu trách nhiệm báo cáo kịp thời, liên tục và chính xác mà thôi. Vì vậy, hầu như suốt cả thời gian ấy, Phạm Tuân phải tập trung vào việc theo dõi các thông số để báo cáo. Báo cáo liên tục, không phút nào ngừng...

Vichor Gorbacô đã là cựu phi công vũ trụ, còn Phạm Tuân là tân binh, mới bay chuyến đầu tiên. Tuy vậy, hai người đã có thời gian dài học tập, luyện tập cùng với nhau và rất hợp nhau. Việc chọn đôi bay trong vũ trụ phức tạp và công phu lắm. Phải lựa chọn những người “tâm đầu ý hợp”, phải có những nét tương đồng, hiểu nhau không cần lời mà chỉ như qua “thần giao cách cảm”. Bạn cứ tưởng tượng khi bạn đi máy bay Hàng không dân dụng, ngồi cùng rất nhiều hành khách quanh bạn, bạn chỉ có việc ngồi tán gẫu, hoặc vào mạng trao đổi thông tin, chơi trò chơi điện tử, hoặc đọc báo đọc sách, hoặc ngủ để giết thời gian thì trên con tàu vũ trụ chỉ có hai người với cả đồng công việc được giao. Điều khiển con tàu là công việc của cả hai người - kỹ sư con tàu thao tác trên bảng điều khiển để chọn các “lệnh” thông báo để phi công trực tiếp điều khiển. Nếu không thực sự hiểu nhau mà để xảy ra cái cảnh “ông chẳng bà chuộc” trên cái khoảng không sâu thẳm, bao la, kỳ bí kia thì chắc chắn sẽ dẫn tới sự nguy hiểm khôn lường!

Vichor Gorbacô hơn Phạm Tuân tới 13 tuổi. Để chọn lựa xem đôi bay có ăn ý với nhau, có hợp nhau hay không, Phạm Tuân kể lại là người ta đưa ra rất nhiều cách kiểm tra sự “trùng hợp” đơn giản mà cũng rất thú vị, như: hai

phi công cùng điều khiển một chiếc ô tô, mỗi người có cần lái riêng. Đang chạy trên đường, bỗng nhiên xuất hiện chướng ngại vật, hai phi công sẽ xử lý thế nào - cùng dừng hay tránh sang trái, tránh sang phải? Rồi thử cách trả lời ngược, ví dụ như khi nói “Trời” thì trả lời là “Đất” hay “Biển”, hoặc khi nói “Lạnh” thì nói lại là “Nóng” hay “Ấm”... Rồi cả hai người xem riêng rẽ những bức tranh trừu tượng thời hiện đại, phát hiện cái gì trong đó. Sau đó hai người ngồi lại cùng xem, cùng tìm xem có phát hiện cái gì mới hơn và nhận xét có trùng nhau không. Rồi cho mỗi người một tờ giấy trắng vẽ cái gì mà mình thích, sau đó so sánh xem sở thích có trùng nhau không....

Khi đã có nhiều điều trùng hợp, nhiều nét tương đồng với nhau thì chứng tỏ hai người hợp ý nhau. Phạm Tuân nói đùa: “Giá sau chuyến bay mới lấy vợ chắc sẽ áp dụng phương pháp này để tìm sự trùng hợp giống như tuyển đội bay vậy!”.

Vichor Gorbacô và Phạm Tuân đã có những nét tương đồng thú vị. Trước hết là cả hai người đều được sinh ra ở vùng làng quê, trong các gia đình nông dân, đều lớn lên bên những cánh đồng xanh tươi. Vichor Gorbacô thì ở nông trang của khu vực Gunkevichski, nơi có trại ngựa thuần giống nổi tiếng được mọi người yêu thích môn thể thao đua ngựa biết đến, nay gọi là trại “Bình Minh” trên mảnh đất Cuban thuộc vùng Krasnodar với dòng sông Cuban mang dòng nước mát tươi cho mùa màng tươi tốt. Phạm Tuân thì ở thôn Đắc Chúng, xã Quốc Tuấn, huyện Kiến Xương của Thái Bình cạnh dòng sông Trà Lý hàng năm cần mẫn đem phù sa chăm bón cho mảnh đất Quốc Tuấn mùa màng bội thu. Mọi thiếu thốn của những năm tháng chiến tranh, Phạm Tuân và Gorbacô cũng đều nếm trải hết.

Gorbacô đã nói: “Nhìn chung, Phạm Tuân là đồng hương của tôi, bởi Phạm Tuân từng học ở Krasnodar, cùng thuộc đất Cuban, nên chúng tôi là người của Cuban, đều có chí hướng giống nhau!”.

Tuổi thơ của cả hai người đều trải qua cảnh nghèo khó và cả hai đều có những ấn tượng ghê gớm liên quan đến những trận máy bay của kẻ địch bắn phá trong chiến tranh. Trước mắt Gorbacô vẫn hiện rõ nét những máy bay của bọn phát xít bắn lũ ngựa của nông trang, còn Phạm Tuân thì không quên được cảnh máy bay Mỹ bắn phá những xóm làng của quê hương, đất nước mình. Rồi khi trưởng thành, cả hai đều nhập ngũ, đều là phi công. Gorbacô thì qua Trường Không quân Pavlograt từ năm 1953 và tốt nghiệp Trường Không quân Batai năm 1956. Phạm Tuân thì tốt nghiệp Trường Không quân sự mang tên Sêrôp của Liên Xô năm 1967. Gorbacô đã được chọn vào đội phi công vũ trụ đầu tiên của Liên Xô cùng với Iuri Gagarin, German Titôp, Grigori Nelyubôp, Vladimia Kômarôp, Alêchxây Lêônôp... tổng cộng là 21 người.

Phạm Tuân sau khi tốt nghiệp trên loại MIG-17, về nước thì chuyển loại bay trên loại máy bay MIG-21, được biên chế vào Đại đội bay đêm, đánh đêm và rồi đã lập chiến công bắn rơi “pháo đài bay bất khả xâm phạm” B-52 trong đêm 27-12-1972.

Chiến công của Phạm Tuân đã được nhiều sách báo nói đến, tôi không nhắc lại nữa, nhưng ở đây, tôi muốn đề cập một chi tiết thú vị. Đó là, một anh bạn của tôi khi đi chiến đấu ở chiến trường B (chiến trường miền Nam) tới lúc ra Bắc thế nào lại về phục vụ tại trung đoàn tôi ở Yên Bái kể lại rằng: khi Phạm Tuân lập chiến công bắn rơi B-52 thì đơn vị anh ấy đã được nghe thời sự và đồng chí Chính ủy trung đoàn của đồng chí ấy tường thuật chuyện Phạm Tuân phải kéo ngược máy bay MIG lên 90° rồi xoáy xoáy máy bay mấy vòng mới lao được vào B-52. Không ai làm được thế cả. Khi trở về sân bay hạ cánh, ruột của Phạm Tuân bị xoắn 7 khúc, phải đi viện điều trị. Đã có lần tôi đem chuyện này kể với Phạm Tuân và nói: nghe đâu bị cắt 70 phân ruột, kể bây giờ mà có đem thôn hành răm nhắm rượu thì hay biết mấy. Phạm Tuân chỉ cười, không nói gì. Tôi viết ra đây cốt để bạn đọc hiểu thêm một chút về những điều rất “khang khác” của Phạm Tuân mà thôi.

Cả hai phi công vũ trụ trong đội bay quốc tế Việt Nam - Liên Xô đều được phong tặng danh hiệu Anh hùng trước khi đến với nhau, số phận đã gắn Gorbacô và Phạm Tuân từ chuyến bay trên tàu vũ trụ “Liên hợp-37” khi Gorbacô là chỉ huy và Phạm Tuân là kỹ sư của con tàu.

Phi công vũ trụ Vichor Gorbacô và Phạm Tuân

Sau này, cả hai đều được công nhận là Công dân Danh dự của thành phố Baicônua (Kazacxtan) - nơi phóng các con tàu vũ trụ lên quỹ đạo.

Cả hai đều đến quê hương của nhau, cùng ở thăm làng quê của nhau và coi đất nước của nhau là quê hương thứ hai của mình.

Sự tương đồng, hiểu ý nhau sẽ tạo ra “cặp bài trùng” trong khoảng không của vũ trụ bao la. Tôi không hiểu khi chọn đôi bay, người ta có tính theo kiểu “tương sinh, tương khắc” hay “lục hợp, tam hợp, tam tai”... mà phương Đông hay tính (Tý, Sửu, Dần, Mão...) không, nhưng riêng tôi, tôi nhận thấy rằng Vichor Gorbacô hơn Phạm Tuân 13 tuổi tức là sinh năm 1934, tuổi Giáp Tuất, mệnh Sơn đầu Hỏa, còn Phạm Tuân sinh năm 1947, tuổi Đinh Hợi, mệnh Ốc thượng Thổ, vậy là theo thuyết “Ngũ hành tương sinh” (Hỏa sinh Thổ, Thổ sinh Kim, Kim sinh Thủy, Thủy sinh Mộc, Mộc sinh Hỏa) thì Gorbacô và Phạm Tuân đã là “tương sinh”. Rồi nếu tính theo “Lục hợp” (Tý hợp Sửu, Dần hợp Mão, Hợi hợp Tuất, Thìn hợp Dậu, Tị hợp Thân, Ngọ hợp Mùi) thì sơ sơ như vậy đã thấy Phạm Tuân và Gorbacô hợp nhau lắm. Còn xem trong Lục hình, Lục xung, Lục hại hoặc Tứ tuyệt hay Thập can tương phá thì không thấy họ “chạm” gì... Có nghĩa là, họ đã là “cặp bài trùng” như số phận đã định sẵn. Tôi nói vậy xin đừng cho tôi là mê tín hay nọ kia. Thực ra, thế giới bây giờ đang quay lại nghiên cứu về phương Đông. Biết đâu, khi chọn đôi bay vào vũ trụ, người ta cũng đã dùng phương pháp khoa học ấy để tính và đã rút ra được những điều bổ ích mà không tiện hoặc chưa tiện công bố mà thôi.

Riêng về chuyện này thì Phạm Tuân kể thêm rằng, người ta cũng có tham khảo cả tử vi đấy, lấy ngày sinh tháng đẻ rồi đưa vào máy tính cho ra kết quả 365 ngày với các tiêu chí như sức khỏe, tâm lý, ý chí... của từng ngày và tiêu chí nào tốt thì được đánh dấu sao (*), trung bình thì dấu cộng (+), không tốt thì dấu trừ (-) và đưa cho từng người về theo dõi, kiểm nghiệm. Các lý do được giải thích khá “khoa học” vì khi con người lọt lòng mẹ sẽ phải chịu tác động của nhiều yếu tố khác nhau vào vỏ não như các tia phóng xạ, tia hồng ngoại... nên lúc lọt lòng vào thời điểm nào, vị trí tương đối với mặt trời, mặt trăng, các chòm sao... sẽ tác động đến thần kinh, tâm lý, sức khỏe... và sẽ bị ảnh hưởng của các yếu tố ấy.

Tôi nói đông dài một chút cốt bạn đọc không bị nhàm chán quanh một chủ đề, chứ thực ra, lúc con tàu rời bệ phóng với quá tải bằng 7 và trong thời gian ngắn phải giải quyết quá nhiều công việc, thực hiện quá nhiều động tác, thao tác thì đâu còn thời gian mà nghĩ ngợi gì nữa.

Tàu “Liên hợp ” chuẩn bị cất cánh.

Khi con tàu lên đến độ cao hơn 100 km, Phạm Tuân thấy con tàu rung mạnh và như có tiếng va đập “rầm, rầm”. Con búp bê nhỏ như nhảy nhót reo ca. Tuân thót tim, chưa hiểu đây là chuyện gì nên liếc sang nhìn Gorbacô. Phạm Tuân nghe được thông báo:

- Đã tách tầng thứ nhất!

Phạm Tuân thấy nhẹ cả người vì khi tập không có cảm giác này.

Phạm Tuân nhớ lại:

- Con tàu tiếp tục bay, tiếp đến lại lần thứ hai, rồi lần thứ ba xảy ra hiện tượng va đập và chấn động mạnh, nhưng tôi đã biết qua lần thứ nhất rồi nên an tâm hơn. Đó là khi ra khỏi vùng khí quyển, vỏ chắn chống nhiệt cho con tàu tự động cắt bỏ bằng hệ thống hạt lửa và tầng thứ hai của tên lửa cũng được tách ra, tầng 3 được khởi động. Khi con tàu bay ổn định, chúng tôi chỉ chịu sức đè của quá trình tăng tốc độ. Lực đè lớn nhất chỉ đến 7G. Trong tập luyện, tôi đã tập tới 12G, hơn nữa tôi lại là phi công phản lực chiến đấu nên lực đè đó là bình thường. Các lệnh từ Đài chỉ huy vẫn đến thường xuyên và tôi cũng phải trả lời thường xuyên theo những gì chỉ huy yêu cầu. Mãi mê công việc, mà cũng chẳng chú ý đến đồng hồ thời gian, bỗng nhiên tôi lại nghe thấy tiếng va chạm rồi rung lắc, nhưng lần này thì lại khác hơn, người tôi bị tung lên, tách khỏi ghế, may mà giây an toàn vẫn ghì chặt. Mọi vật bay lên. Quyển sách tách khỏi tay tôi cầm. Con búp bê bay lơ lửng... Vào lúc đó tôi nghe thông báo: “Con tàu đã vào vũ trụ!”. Trung tâm chúc mừng. Gorbacô rồi đến tôi chúc mừng nhau và gửi lời chúc về Trái đất. Lúc đó con tàu đang nằm ở vị trí phía Đông của Liên Xô, trên phần phía Bắc của Thái Bình Dương. Ngoài trời tối đen. Sự im lặng đến lạ thường, còn người tôi thì nhẹ tênh, hai tay cứ “bay” chơi vơi. Phút đầu tiên trong trạng thái không trọng lượng là thế.

Về chuyện trạng thái không trọng lượng thì từ thời kỳ đầu của kỷ nguyên bay vào vũ trụ, đã có những nhà khoa học nghĩ rằng, việc “mất trọng lượng” có khi lại là một sự nhẹ nhàng, thanh thoát vì nó tạo ra những điều kiện lý tưởng để làm việc cũng như để nghỉ ngơi. Song, kinh nghiệm qua những chuyến bay vào vũ trụ đã chứng minh rằng, sự thật trái ngược hẳn hoàn toàn. Một trong những khó khăn mà các phi công vũ trụ phải chống chọi đó là cái trạng thái không trọng lượng ấy nó tác động rất rõ rệt đến cơ thể cả về mặt sinh lý lẫn tâm lý.

Trong cuốn sách “Cuộc tấn công vào trạng thái không trọng lượng” của Thiếu tướng, phi công vũ trụ P.Climuc đã kể về trạng thái ấy như sau:

”...Tất cả những khúc ruột của tôi đều như bị dồn lên phía trước và hình như còn dồn cao lên nữa. Tôi có cảm giác như đi máy bay bị “hẫng” khi máy bay lọt vào những “ổ gà” trong không khí. Có điều, ở trên máy bay thì cảm giác này vụt qua khá nhanh, còn trong tàu vũ trụ thì nó cứ đọng lại, kéo dài mãi trong cuống họng. Mặc dù đã được học, được tập nhiều lần trên mặt đất, nắm khá vững trên lý thuyết rằng đó chỉ là trạng thái không trọng lượng, tôi vẫn không sao dứt bỏ được ý nghĩ lờn vờn cho rằng có khi đây không phải là trạng thái không trọng lượng, mà là một cái gì đó không ổn đang xảy ra. Tôi nhìn thấy thân hình tôi, nhưng tôi tuyệt đối không cảm thấy nó, mà lại có cảm giác như là tôi hoàn toàn không có thể xác, không có ai ngồi trong cái ghế nữa mà rõ ràng là tôi đang ngồi. Hình như chỉ còn lại lý trí đứng ở bên cạnh, đang quan sát những động tác vụng về của tôi, còn thể xác của tôi thì hình như đang tìm kiếm một cách yếu ớt một chỗ dựa vững chắc ở dưới chân, muốn được thấy sức nặng của xương thịt và các cơ bắp trở lại. Sau khi, bằng những ngón tay vụng về, không có sức nặng, đã tháo được những nai nịt, tôi chỉ mới khê nhồm dậy trên ghế mà đã suýt đụng cái đầu nặng như chì vào bạn đồng hành của tôi là đồng chí kỹ sư vũ trụ...”

Trong thực tế, mỗi phi công vũ trụ thích nghi với trạng thái không trọng lượng một cách khác nhau, nhưng tựu trung lại, cách nào cũng chỉ bao gồm những cảm giác khó chịu. Ví dụ như G.Titôp có cảm giác như đầu đảo lộn ngược, G.Bêrêgôvôi thì vừa nhắm mắt lại đã có cảm giác như mình đang lộn nhào liên tục về phía sau, còn A.Đôbrôvônxxki thì có cảm giác như đầu lìa khỏi cổ, bụng dán sát vào lưng... Không một ai là người không có cảm giác hình như có một sức mạnh vô hình ở phía ngoài đang đu đưa mình.

Nữ phi công vũ trụ Têrêxcôva trong ngày bay thứ hai, tuy chủ quan thấy bình thường, nhưng đã ghi được các vận động mắt giảm đi, có biểu hiện giống như lác mắt.

Ba phi công vũ trụ của Mỹ bay trong kế hoạch Apôlô 15,16,17 cũng cảm thấy bay lộn ngược...

Và Phạm Tuân cũng cho hay:

- Sau khi tầng 3 của tên lửa tách khỏi con tàu, cùng lúc đó tôi được tận hưởng cái gọi là “không trọng lượng”. Mấy giây đầu tiên cảm giác thấy người đang trong tư thế lộn ngược (đầu chúc xuống đất). Rồi đến quá trình không trọng lượng kéo dài. Sau 4 đến 6 giờ, bắt đầu có cảm giác dồn máu lên nửa thân trên, nhất là đầu, mặt cảm thấy nóng hơn, đỏ dần và “béo” ra rất nhanh. Đến gần một ngày, khi con tàu lắp ghép với trạm “Chào mừng-6”, lúc đó cũng là lúc tôi cảm thấy mệt mỏi, khả năng cơ động giảm đi, phản xạ chậm hơn, cơ quan vị giác sút kém, ăn không ngon, uống chè, cà phê không thấy có cảm giác thơm và thậm chí không muốn uống. Có những lúc cảm thấy ruột gan cứ nâng lên, ép vào lồng ngực rồi buồn nôn và đã bị nôn nhưng không có cảm giác sai, khả năng làm việc giảm hơn. Tình trạng này kéo dài gần một ngày (ngày thứ hai của chuyến bay). Sau một đêm ngủ say sưa, tất cả trở lại gần như bình thường và mọi cảm giác, mọi hoạt động giống như trong điều kiện ở mặt đất... Có người hỏi tôi là: “Việc rối loạn tiền đình khi bay trên máy bay MIG và khi bay trên vũ trụ có gì khác nhau?”. Có thể nói thế này: hệ thống tiền đình là cơ quan quan trọng định vị trạng thái con người trong không gian, khi hoạt động ở dưới đất nó quen xử lý các thông tin như tốc độ di chuyển, quay đầu theo mặt phẳng ngang, mặt phẳng thẳng đứng với tốc độ quay nhất định, lượng máu đủ cung cấp cho bộ não. Khi bay vũ trụ với tốc độ bằng 7,92 km/s, trong trạng thái không trọng lượng, máu dồn lên não nhiều hơn, con người lại luôn quay theo nhiều chiều... tất cả những yếu tố đó làm cho tiền đình rối loạn. Nó cũng giống như máy tính khi nguồn thông tin đầu vào quá tải thì nó không thể xử lý được. Khi bị rối loạn tiền đình, cảm giác của mỗi người đều khác nhau: có người thấy nghiêng nghiêng, có người thấy trời đất quay cuồng, có người lại thấy đầu lộn ngược, nói chung là trong điều kiện “không điều khiển”... Trên máy bay, khi cần phi công có thể điều khiển thay đổi trạng thái máy bay, làm các động tác điều chỉnh vị trí ngồi là

có thể khắc phục, nhưng trong vũ trụ thì không thể làm thế được, hơn nữa nó lại là khoảng thời gian dài nên chịu đựng nó cũng không phải là dễ dàng gì. Trong vũ trụ, phần lớn thời gian con tàu bay trong trạng thái tự do, lúc thì đầu đi trước, lúc thì đuôi lại đi trước và cứ quay đều đều giống như con thuyền không có người chèo lái ngoài biển khơi vậy và trong con tàu đang quay ấy phi công lại quay ngược quay xuôi vì vậy dễ dẫn đến rối loạn tiền đình.

Còn người chỉ huy con tàu “Liên hợp-37” là Gorbatcô, người đã từng ba lần bay vào vũ trụ thì nói:

- Tôi muốn nói rằng, đối với bất cứ một người nào lần đầu lên vũ trụ, trạng thái không trọng lượng cũng ảnh hưởng đến cuộc sống và công việc. Ở mặt đất, người ta không phải trải qua và không phải chịu đựng trạng thái đó. Phạm Tuân làm quen với trạng thái không trọng lượng rất nhanh. Ngày đầu, Tuân hoàn thành công việc rất chính xác. Ngày thứ hai, có biểu hiện bị ảnh hưởng không trọng lượng, sức làm việc giảm sút một chút, ăn kém ngon nhưng sau một đêm, Phạm Tuân đã trở lại bình thường, tiếp tục thực hiện tốt các công việc theo kế hoạch...”

Trong “Báo cáo tình hình sức khỏe phi công nghiên cứu vũ trụ Phạm Tuân trước, trong và sau chuyến bay vũ trụ Xô - Việt...” của Bệnh viện Không quân cũng có ghi: “Riêng về cảm giác thăng bằng, trên tàu vũ trụ, Phạm Tuân có cảm giác đầu dốc ngược, các phủ tạng như dồn lên trên. Anh có cảm giác khó chịu rồi buồn nôn và nôn một lần. Anh không muốn ăn, nhưng anh không có cảm giác sai. Hiện tượng say tàu chỉ kéo dài một ngày rưỡi hai ngày ở trên Trạm quỹ đạo...”

Phạm Tuân đã thực hiện đầy đủ các chương trình công tác giao cho anh trên con tàu vũ trụ. Anh duy trì được hiệu suất công tác. Sinh hoạt, ăn ngủ bình thường, không có khó khăn, rối loạn gì trong nhịp điệu sinh hoạt. Phản

ứng duy nhất của Phạm Tuân là một ít phản ứng của tiền đình, nhưng đến ngày thứ ba trên vũ trụ thì những phản ứng đó cũng mất dần đi...”

Vậy là Phạm Tuân đã vượt qua được “cửa ải” đầu tiên.

Vào thời kỳ Gorbacô và Phạm Tuân lên vũ trụ, việc liên lạc giữa con tàu với Trung tâm điều hành rất khó khăn. Chỉ khi nào bay gần đến không vực của Matxcơva thì mới nối được liên lạc và đây gọi là một “phiên liên lạc”. Có phiên kéo dài mấy chục phút nhưng cũng có phiên chỉ tính bằng giây.

Cả quá trình bay giữa hai phiên liên lạc, hai phi công vũ trụ thực hiện nhiệm vụ của mình gần như hoàn toàn độc lập.

Phạm Tuân hồi tưởng:

- Sau khi tách khỏi tên lửa, tàu “Liên hợp-37” bay tự do 4 vòng trong quỹ đạo thấp. Chúng tôi vẫn mặc nguyên bộ áo giáp, nằm trong ghế để kiểm tra tình trạng của con tàu, đặc biệt là kiểm tra độ kín của con tàu. Trạng thái không trọng lượng bắt đầu ngấm dần vào người tôi - mặt thấy nóng, người thấy nao nao, nhìn qua cửa sổ nhỏ lúc thấy trời lúc thấy đất... nhưng chưa nhận rõ mình đang ở đâu. Con tàu quay, người quay... Cứ thế, thời gian chậm chạp trôi qua. Sau vòng thứ tư, khi kiểm tra thấy con tàu bình thường, chúng tôi nhận được lệnh ra khỏi ghế, sang khoang “hậu cần” để thay quần áo, nghỉ ngơi và ăn V bữa điểm tâm đầu tiên trong vũ trụ. Trong khoang tàu nhỏ, hai thầy trò vừa nhâm nhi mẫu bánh, uống tuýp súp và quan sát vũ trụ bao la... Lúc này tôi mới thấy được hình ảnh của Trái đất một cách đầy đủ. Con tàu lướt nhanh qua đại dương, qua châu Phi, châu Mỹ rồi về châu Á... Có lúc tôi thấy quê hương mình đang ở phía dưới, nhưng chỉ tiếc là phạm vi

quan sát hẹp nên không nhìn rõ được.

Sau vài vòng nghỉ ngơi, đội bay lại chuẩn bị cho công việc tiếp theo là cơ động nâng độ cao lên quỹ đạo trung gian, chuẩn bị cho lắp ghép. Chúng tôi lại chui vào bộ quần áo giáp, ngồi vào ghế, đóng kín cửa thông phòng. Con tàu được điều khiển bay theo hướng của quỹ đạo bay để mở động cơ tăng tốc độ. Lần đầu tiên trong vũ trụ, tôi chứng kiến động cơ làm việc, hầu như không nghe thấy tiếng động, chỉ thấy con tàu quay theo hướng điều khiển. Đang quay bỗng dừng con tàu dừng lại. Hai thầy trò nhìn nhau. Xác định lại thì thấy động cơ không làm việc. Quá bất ngờ. Tôi hơi lo lắng. Ông Gorbacô thì phẩy tay và bảo: “Tắt tất cả các hệ thống, chờ đến phiên liên lạc sẽ báo cáo!”.

Trước chuyến bay của chúng tôi, đội bay của Bungari - Liên Xô đã xảy ra bất trắc và lắp ghép không thành công. Đội bay phải quay về hạ cánh. Tôi trực tiếp được nghe phi công Bungari kể lại quá trình hạ cánh khẩn cấp. Hình ảnh con tàu vừa rơi vừa quay với quá tải lúc đó tới gần 20G - một sức nặng kinh khủng đè lên người có lúc gần như không thở được mà thấy kinh hoàng. Tôi thầm nghĩ, có lẽ tương lai của mình cũng như vậy... Hai thầy trò nằm chờ và chuẩn bị báo cáo. Tới phiên liên lạc, chúng tôi báo cáo về trung tâm chỉ huy tình trạng con tàu. Trung tâm nhận báo cáo và hướng dẫn chúng tôi xử lý. Lần cơ động tiếp theo, con tàu ngoan ngoãn tuân theo sự điều khiển của chúng tôi và Trung tâm chỉ huy. Bay ở quỹ đạo trung gian hơn 300 km, thầy trò lại nghỉ ngơi, kiểm tra con tàu chuẩn bị cho lắp ghép - một giai đoạn quan trọng nhất, khó khăn nhất và đầy nguy hiểm của chuyến bay.

Việc lắp ghép tàu “Liên hợp-37” với Trạm “Chào mừng-6” được tiến hành ở vòng thứ 17 của hành trình bay. Vào lúc 23 giờ 02 phút ngày 24-7-1980 theo giờ Matxcơva, tàu “Liên hợp-37” đã tiến hành lắp ghép với tổ hợp quỹ đạo “Chào mừng-6 - Liên hợp-36” (Xaliut-6 - Soyuz-36).

Khi tiến hành lắp ghép, việc xác định cự ly và tốc độ tiếp cận là vô cùng quan trọng. Tôi sẽ trình bày sau.

Sau khi lắp ghép xong, Trạm “Chào mừng” cùng tàu “Liên hợp” vẫn phải bay thêm 2 vòng nữa để kiểm tra xem các khóa chốt đã đóng chắc chắn chưa, rồi áp suất của con tàu ra sao... Mọi quy trình thấy đã đảm bảo thì mới được mở cửa thông sang “tàu mẹ” - Trạm “Chào mừng-6”.

Trạm Chào mừng-6 trên quỳ đao.

Trong lúc chờ mở cửa, cả hai phía đều trong tâm trạng hồi hộp. Pôpô và Riumin muốn được đón khách từ mặt đất lên để được nghe thêm nhiều thông tin từ mặt đất. Gorbacô cùng Phạm Tuân thì mong gặp bạn và mong được sang vị trí làm việc. Thi thoảng lại gõ cửa thăm hỏi nhau.

Giờ phút mở cửa thông hai con tàu thật thiêng liêng. Phạm Tuân được giao nhiệm vụ kiểm tra cân bằng áp suất và mở cửa tàu “Liên hợp”, còn Pôpô mở cửa Trạm “Chào mừng”. Cửa vừa mở, Phạm Tuân đã thấy lảng hoa cùng bánh mì đang từ từ trôi theo sau là Pôpô và Riumin với khuôn mặt rạng rỡ. Hai đội bay ôm nhau thăm thiết. Một cuộc gặp gỡ đại diện hai quốc gia trong vũ trụ mang tính lịch sử...

Trên Trạm Chào mừng-6 cuộc gặp mặt của các phi công vũ trụ Riumin, Phạm Tuân và Gorbacô

Sau phần thủ tục gặp gỡ ngắn gọn, nhưng rất cảm động thì đội bay nhanh chóng triển khai công việc. Động tác đầu tiên là Phạm Tuân phải tập “bơi” trong con tàu. Chẳng là khi ở con tàu nhỏ trong điều kiện không trọng lượng, phi công cứ bám vào thành tàu để di chuyển, khi sang con tàu lớn, muốn di

chuyển thì phải “bơi”. Nếu lấy đà không chuẩn, lỡ chân đẩy mạnh, người trôi nhanh có thể húc vào thành tàu phía đối diện chẳng nhẹ nhàng chút nào. Phạm Tuân được Gorbacô hướng dẫn “bơi” lên “bơi” xuống, sang phải sang trái. Cái cảm giác lâng lâng và ngoạn mục ấy Tuân còn nhớ mãi đến tận bây giờ. Tiếp đó, Phạm Tuân được chủ nhà Pôpôp dẫn đi giới thiệu ngôi nhà vũ trụ, hướng dẫn tỉ mỉ từng vị trí làm việc, phòng tắm, nơi sinh hoạt... rồi lên tận gác trên cùng và cũng hơi kín đáo hơn. Phạm Tuân thấy các phi công trước đã mang lên bao nhiêu tranh ảnh, trong đó có những bức tranh các cô gái xinh đẹp khỏa thân. Có lẽ trong vũ trụ cô đơn cũng cần “hoa lá” một chút... Sau đó, Gorbacô và Phạm Tuân chuyển các dụng cụ thí nghiệm, các tài liệu và lương thực từ tàu “Liên hợp-37” sang Trạm “Chào mừng”. Công việc xong xuôi thì cũng vừa vặn đến giờ ăn tối. Valêri Riumin và Lêônhit Pôpôp với cương vị là chủ nhà bắt đầu triển khai bàn ăn. Mọi người mang thực phẩm “tươi” ra. Phạm Tuân lúng túng vì tất cả mọi thứ cứ bay rồi bởi lên: Các phi công vũ trụ Liên Xô phải hướng dẫn cho Phạm Tuân cách sắp xếp, cách chằng buộc, cách dán thế nào để bàn ăn được ngay ngắn. Khi tất cả ngồi vào vị trí xong thì Gorbacô nói:

- Phạm Tuân, đưa quyển sách thứ 5 ra đây!

Phạm Tuân lấy cuốn sách thứ 5 đưa ra. Đây là cuốn sách to dày tương tự như cuốn sách trong tuyển tập Lênin ấy. “Cuốn sách” ấy giống như sách nhưng không phải sách mà là... bình rượu vôt ca “cải trang” mang theo để góp vui trong cuộc hội ngộ giữa vũ trụ mệnh mông.

Mọi người tươi cười, có 3 phi công Liên Xô với 1 Việt Nam mà Phạm Tuân lại là người bay lần đầu nên được ưu tiên uống trước.

Nếu như ở dưới mặt đất thì chuyện uống rượu là lẽ thường tình, chỉ cần vặn nắp chai ra, đưa lên miệng tu “ực” một cái là xong, nhưng trên con tàu vũ trụ với tình trạng không trọng lượng thì không thể làm thế được. Phạm Tuân hý hoáy mất một lúc mà vẫn không sao uống được, đành hỏi:

- Trên tàu mình có cái ống hút nào không?

- Cậu học bay mà lại chưa học uống à? - Tất cả cười rộ lên.

Đúng, trên tàu vũ trụ ai lại đi mang ống hút như để hút nước mía đá hay hút sữa hộp làm gì.

Rồi Phạm Tuân cũng được “dạy” cách uống: ấy là ngậm bình rượu vào miệng, cho người bay lên trên nóc con tàu rồi dùng tay đẩy cả người và bình rượu đi xuống, tức thì rượu sẽ bay lên theo định luật quán tính, cứ thế mà uống thôi.

Tuân đã thực hiện cách uống lần đầu tiên như thế. Sau Phạm Tuân là đến lượt Vichor Gorbacô. Tuân ấn thêm cho Gorbacô hai cái liền. Tôi đồ chừng đấy phải là hai ngậm to lắm vì cho mãi đến tận sau này, Gorbacô vẫn nhắc tới cái cú ấn thêm ấy...

Bữa ăn đầu tiên, Phạm Tuân được các bạn Nga hướng dẫn và biểu diễn đủ trò: ngồi ăn, nằm ăn rồi chúi đầu vào nhau cùng ăn - nghĩa là các trạng thái thường thức ẩm thực trong vũ trụ. Tuân nói vui: giá mà ở dưới đất liên hoan đông người được trong điều kiện “không trọng lượng” thì thật tuyệt vời...

Trong khoang buồng lái con tàu rộng chừng 20 m², bốn phi công vũ trụ: Riumin, Pôpô, Gorbacô và Phạm Tuân đã hoàn tất buổi gặp mặt vui vẻ như vậy.

Các ngày tiếp theo, hai đội bay làm việc theo chương trình của mình trong Trạm quỹ đạo. các thử nghiệm bao gồm thí nghiệm vật lý và công nghệ vũ trụ (gồm thí nghiệm “Hồ quang”, thí nghiệm “Phân cực”, thí nghiệm “Hạ Long-1”, thí nghiệm “Hạ Long-2”, thí nghiệm “Mô phỏng”), rồi các thí nghiệm sinh - y học vũ trụ (gồm thí nghiệm “Vấn đáp”, thí nghiệm “Người thao tác”, thí nghiệm “Giải trí”, thí nghiệm “Cảm thụ quan”, thí nghiệm “Thính giác”, thí nghiệm “Vị giác”, thí nghiệm “Ôxy”, thí nghiệm “Trao đổi nhiệt”, thí nghiệm “Hô hấp”, thí nghiệm “Bèo dâu”, rồi đến các thí nghiệm điều tra tài nguyên thiên nhiên từ vũ trụ như thí nghiệm “Tài nguyên thiên nhiên”, thí nghiệm “Cửu Long”, thí nghiệm “Sinh quyển C”...) rồi theo dõi sự phát triển của thực vật ở môi trường hấp dẫn ‘ yếu, tách hợp kim thành đơn kim, quan sát đánh dấu các hành tinh, các vì sao, chụp ảnh Trái đất...

Những thí nghiệm được đặt tên như vậy là mang tính cách mã hóa các đề tài thí nghiệm.

24 thí nghiệm trên con tàu góp phần cho phép hiểu tốt hơn về hành tinh chúng ta như một vật thể của vũ trụ, và điều chính nhất, theo dõi những quá trình phức tạp liên quan chặt chẽ với nhau như quá trình thiên nhiên và quá trình nhân chủng học chẳng hạn. Hiện nay, khi vấn đề bảo vệ môi trường sống - nói một cách khác là bảo vệ sự cân bằng của thiên nhiên trên hành tinh được đề cao thì điều đó càng có ý nghĩa cực kỳ quan trọng.

Có thể vẫn còn có nhiều người thắc mắc với câu hỏi: “Người ta bay vào vũ trụ để làm gì cho thêm tốn kém trong khi ta có thể nghiên cứu nó từ dưới mặt đất?”. Vậy tôi có thể mạo muội trình bày: trước đây ta dùng quang học - vô tuyến, nay thì đã có công nghiệp Hàng không Vũ trụ giúp ta nhìn ra thế giới các vì sao được sâu rộng hơn. Bước ngoặt quan trọng trong vật lý thiên văn được đánh dấu bằng việc mang máy đo ra ngoài tầng khí quyển, chưa kể đến thông tin từ các chuyến bay tới các hành tinh khác, các kính thiên văn, các

máy đo đặt trên các Trạm vũ trụ cho chúng ta có được thông tin và hiểu toàn diện hơn thế giới các vì sao. Các chuyến bay vũ trụ đã làm thay đổi tận gốc những khái niệm của chúng ta về những hành tinh khác như sao Kim, sao Hỏa... Chúng ta cũng có dịp hiểu tốt hơn hành tinh của mình trong quá khứ và có thể cố gắng dự đoán được tương lai của nó. Trước đây, khi chưa có những chuyến bay thăm dò vũ trụ, người ta nghĩ rằng sao Kim và Trái đất là chị em trên bầu trời vì kích thước của chúng bằng nhau, nhưng hóa ra thế giới sao Kim khác hẳn: nhiệt độ bề mặt sao Kim là 500°C , áp suất khí quyển là 100 mm/Hg, bầu khí quyển được tạo ra từ cacbon điôxit (khí than). Điều kiện ban đầu của sao Kim giống như Trái đất nhưng sự phát triển của sao Kim theo hướng khác, do vậy sự sống không thể xuất hiện. Trên Trái đất, con người đã làm biến đổi khí hậu, làm thành phần cacbon điôxit tăng dần và từ đó một câu hỏi được đặt ra là liệu hành tinh của chúng ta có trở lại trạng thái của sao Kim không? Tuy nhiên, những yếu tố nhân chủng học tác động yếu hơn những yếu tố tự nhiên rất nhiều, nhưng biết đâu, những nhân tố ấy lại là cơ chế đặc biệt của những hậu quả nghiêm trọng?

Kỹ thuật vũ trụ đem lại cho chúng ta sự nghiên cứu Trái đất một cách tổng thể. Từ độ cao vũ trụ sẽ nhìn được khái quát bề mặt của Trái đất, đáp ứng thuận tiện nhiều nhu cầu của con người như nhu cầu về sản xuất nông nghiệp, nghề rừng, nghề cá... tìm kiếm khoáng sản quý, lập bản đồ dự báo thời tiết, báo bão... và nhiều lĩnh vực khác nữa.

Khi con tàu bay quanh vũ trụ, bằng quan sát và qua máy móc có thể nhanh chóng phát hiện được sự thay đổi màu sắc của đồng ruộng, rừng núi... Từ đó dự đoán được việc thừa thiếu nước, sâu hạn... hay quan sát phát hiện ra các vùng có cá đàn thì dẫn dắt tàu đến đánh bắt, hoặc quan sát các mối đứt gãy của các dãy núi để kết hợp với chụp ảnh Hàng không và dưới đất để phát hiện các loại mỏ quý...

Với điều kiện không trọng lượng, ở tầng bình lưu, áp suất không khí gần như bằng không (0) thì có thể sử dụng như môi trường công nghệ đặc biệt để

sản xuất hàng loạt vật liệu đặc biệt mà trên mặt đất khó hoặc không thể thực hiện được, đó là tạo ra những đơn tinh thể quý giành cho điện tử, như các loại kính đặc biệt dùng cho quang học hiện đại được trộn đều các chất độn đặc biệt, đó là những hợp kim khác nhau và các nguyên liệu khác. Ngoài sản xuất các vật liệu kỹ thuật, công nghệ vũ trụ còn sản xuất ra các chế phẩm y học. Như ta đã biết, các phản ứng phụ của thuốc đang phát triển mạnh. Điều đó không phải do bản chất của chế phẩm thuốc gây ra mà do có các tạp chất lẫn trong đó. Trong điều kiện không trọng lượng, có thể chế ra các chế phẩm nguyên chất, hơn nữa dễ dàng tán nhỏ các chế phẩm, nghĩa là những lượng nhỏ nhất cũng có tác dụng chữa bệnh.

Một trong những hướng phát triển Hàng không Vũ trụ là tạo ra những nhà máy sản xuất năng lượng Mặt trời - đó là nguồn nhiên liệu vĩnh cửu, nó chỉ hết khi Mặt trời tắt và nó là nguồn năng lượng thuần khiết không cần những nguyên liệu phụ. về lâu dài, người ta đã nghĩ đến việc sản xuất các trạm phát điện trên quỹ đạo, lấy năng lượng Mặt trời truyền về Trái đất.

Một điều quan trọng nữa là con người mới đặt chân vào vũ trụ, môi trường sống hoàn toàn mới lạ. Mỗi chuyến bay người ta đều thử nghiệm xem sức chịu đựng, sự làm quen với vũ trụ thế nào, các thay đổi của môi trường không trọng lượng tác động lên các cơ quan ra sao. Đây cũng là một thí nghiệm cùng với nó để cấu tạo môi trường trong con tàu song hành với con người là việc trồng cấy các cây, con...

Với các lĩnh vực nghiên cứu được xác định, đội bay Xô - Việt thực hiện 24 thí nghiệm của các nhà khoa học Việt Nam và các nước. Tôi có thể giúp các bạn đọc hiểu thêm một chút về các thí nghiệm trên tàu vũ trụ:

Thí dụ thí nghiệm “Hạ Long-1” là thí nghiệm trong lĩnh vực vật lý chất rắn nhằm nghiên cứu ảnh hưởng của trạng thái không trọng lượng đối với tinh

chất và quá trình chế tạo vật liệu bán dẫn. Đội bay đã sử dụng thiết bị “Tinh thể” trên trạm “Chào mừng” để tiến hành nuôi đơn tinh thể bán dẫn phát quang gọi là photpho gali và các đơn tinh thể bán dẫn nhiệt điện hệ bitmut-telua-seleni và bitmut-antimon-telua. Từ những thí nghiệm ấy có thể tìm ra những biện pháp hoàn thiện công nghệ chế tạo các vật liệu bán dẫn dùng để chế tạo các linh kiện điện tử đặc biệt - một vấn đề quan trọng trong công nghệ bán dẫn. Đội bay còn thực hiện các thí nghiệm “mô phỏng” nhằm tìm hiểu sự phân bố nhiệt độ trong lò “tinh thể” ở điều kiện không trọng lượng và cũng tiến hành nghiên cứu bức xạ của mặt trời cùng hệ thống của chúng đối với các lớp khí quyển.

Vận dụng các phương pháp viễn thám để đánh giá tài nguyên mặt đất từ vũ trụ - đây là lần đầu tiên việc điều tra tài nguyên mặt đất được thực hiện ở 3 tầng: tầng mặt đất, tầng hàng không và tầng vũ trụ mà quan sát trực tiếp bằng mắt thường, vừa chụp phổ vừa chụp ảnh với những phương tiện hiện đại nhất, kể cả máy chụp MKF-6M (của Cộng hòa Dân chủ Đức). Đồng thời, đội bay còn có nhiệm vụ quan sát một số hiện tượng đặc biệt về kiến tạo và cấu tạo địa chất trên lãnh thổ chúng ta mà ở trên mặt đất hoặc trên máy bay không có điều kiện thực hiện, qua đó xác định điều kiện và nguồn gốc hình thành các loại khoáng sản.

Thí nghiệm “Hồ quang” nhằm nghiên cứu một số hiện tượng xảy ra ở lớp khí quyển tầng trên, thí nghiệm về sự phân cực của ánh sáng Mặt trời khi đi qua lớp khí quyển.

Chuyến bay này cũng là một dịp thử thách đối với sức chịu đựng của người Việt Nam trong các điều kiện cực đoan như tăng giảm trọng lượng - gia tốc trong quá trình phóng con tàu lên và khi về Trái đất, ảnh hưởng của nó đến hoạt động của con người.

Về y sinh học vũ trụ, đội bay tiến hành các thí nghiệm thao tác, cảm thụ quan, thính giác, vị giác, sự trao đổi nhiệt, sự điều hòa Ôxy trong cơ thể, khả năng làm việc của bộ máy hô hấp... Trong chuyến bay còn thực hiện đề tài sinh học, nghiên cứu sự phát triển của một số loại thực vật họ đậu trong vũ trụ và đặc biệt có thí nghiệm nghiên cứu bèo hoa dâu.

Có lần tôi hỏi Phạm Tuân:

- Nay, cái chuyện bèo dâu mà anh “công” lên vũ trụ thế nào?

Phạm Tuân cười:

- Tôi đúng là mang tiếng về cái “phi vụ” này thật. Có người còn giễu tôi là: “Ông nhân giống nó sinh sản được mấy mẫu rồi?”. Một phần cũng bởi các nhà báo trước đây tuyên truyền chưa hết lý hết lẽ, cứ nghĩ quê Thái Bình là đất bèo dâu, tôi đem nó lên rồi mang nó về nhân giống nó. Dâu có phải như thế!

Đã từ nhiều năm, ngoài việc nghiên cứu tác động của vũ trụ đối với cơ thể sống thì các nhà khoa học Liên Xô đã đưa một số đối tượng thực vật lên vũ trụ, như các loại ngũ cốc, lúa mì, đậu tương... để nghiên cứu xem quá trình sinh trưởng và phát triển thực vật thay đổi thế nào trong điều kiện vũ trụ, xem bức xạ vũ trụ có thể gây những đột biến đối với các loại cây ra sao... Nếu có những chuyến bay dài ngày trong vũ trụ thì phải tạo một hệ sinh thái vũ trụ trong phòng kín để tái sinh vật chất theo một vòng khép kín. Trong hệ này, các chất thải phải được xử lý thế nào cho hợp lý để được sử dụng lại. Trong buồng hẹp của con tàu vũ trụ không thể đưa nhiều nước, nhiều thức ăn lên đó được. Do đó, người ta phải nghĩ đến vấn đề trồng trọt để cung cấp chất dinh

dưỡng cho con người ngay trong chuyến bay. Người ta đã nghiên cứu đến hàng trăm họ thực vật để tìm ra loại thực vật mà người ta gọi là thực vật vũ trụ, tức là loại thực vật đáp ứng được những yêu cầu trong vũ trụ. Những yêu cầu độ như hệ số sử dụng của thực vật đó phải cao, phải dùng được cả lá, thân, củ, rễ..., đồng thời nó phải có quá trình sinh trưởng không dài và trong quá trình sinh trưởng, phát triển của nó, bản thân nó không tiết ra chất độc đối với cơ thể con người. Sau một thời gian nghiên cứu thì các nhà khoa học đã tìm ra cây khoai lang và người ta đã gọi cây khoai lang là một thứ “thực vật vũ trụ”. Chúng ta chọn bèo hoa dâu để thí nghiệm vì nó là một vật thủy sinh, thủy dương xỉ sống cộng sinh với tảo lam. Tảo lam sống cộng sinh dưới bộ rễ giúp cho bèo có khả năng cố định đạm tự do. Bèo hoa dâu được dùng rất phổ biến trong nông nghiệp ở miền Bắc. Trong bèo hoa dâu có chứa đến 35-40% chất đạm tính theo trọng lượng khô. Xu hướng hiện nay của nhiều nước là tìm cách tạo khả năng cố định đạm cho nhiều loại cây khác nhau. Nếu được như vậy thì sẽ bớt đi lượng lớn phân bón vừa giúp đạt năng suất cao lại vừa tránh ô nhiễm trong đất. Đó là một hướng rất mới, rất kinh tế của các nhà sinh vật học.

Bèo hoa dâu có đặc điểm quý như vậy nên các nhà khoa học nước ta mới đề xuất để thử nghiệm loại thực vật có khả năng cố định đạm từ khí trời sẽ có thay đổi gì về khả năng này đồng thời với khả năng quang hợp trong vũ trụ. Bèo dâu sinh sản nhanh, cung cấp đạm, vitamin, các acid amin không thay thế... rất sẽ có thể dùng làm thức ăn cho con người trong thời gian lâu dài trong vũ trụ...

Nếu kể tất cả các thí nghiệm trên chuyến bay thì sẽ rất dài nên trong khuôn khổ cuốn sách này, tôi xin mạn phép không kể thêm nữa. Nhìn chung, những đề tài nghiên cứu thí nghiệm được đặt ra và chuyến bay Xô - Việt đã thực hiện với nội dung phong phú có tính hệ thống của chương trình Intercôsmôt. Đội bay lại còn nhận làm thêm ngoài giờ với một số thí nghiệm cho các nhà khoa học của các nước, trong đó có thí nghiệm của các nhà khoa học Mông cổ: đo sự liên quan giữa các “huyệt” trên vành tai và các “huyệt” ở lòng bàn chân. Có lẽ, đây là thí nghiệm liên quan đến y học cổ truyền Phương Đông. Dù thời gian ngắn, lại ở lĩnh vực mới nhưng các nhà khoa học Việt Nam đã

phối hợp với các nhà khoa học trong chương trình Intercôsmôt chuẩn bị một loạt các thí nghiệm khá phong phú và chúng ta đã có cơ hội tiếp xúc và nghiên cứu một lĩnh vực mới - khoa học vũ trụ.

Khi nhắc lại câu hỏi: “Ta bay vào vũ trụ để làm gì?” thì một lần nữa tôi lại nhớ đến ngôi nhà nhỏ bình dị nằm trên bờ sông Oca ở Caluga. Cồnxtantin Xiôncôpxki - thiên tài vĩ đại đã sống và làm việc ở đây trong thời gian cuối cùng của đời mình. Khi ấy, ông chưa được ai thừa nhận là người đầu tiên đã chỉ ra cho nhân loại con đường lên các vì sao. Trong các tác phẩm, ông đã nêu ra những cơ sở khoa học của khoa học vũ trụ, một ngành khoa học đã có những thành công chói lọi mà ngày hôm nay chúng ta đang chào mừng một trong những thành công ấy. Bộ óc sáng suốt của ông không những vạch ra trước những gì người đời sau sẽ thực hiện để đi ra ngoài khí quyển mà còn khẳng định một cách đúng đắn về sự cần thiết của việc hợp tác quốc tế trong công cuộc chinh phục vũ trụ. Ông dự đoán đầu năm 2000 sẽ có đội bay quốc tế đầu tiên lên khoảng không bao la ngoài khí quyển của quả đất. Ước mơ của ông đã được thực hiện sớm hơn 40 năm.

Một thời gian dài, người ta hay dùng cụm từ “nhà du hành vũ trụ”, tôi nghĩ như thế chưa chuẩn vì từ “du hành” nghe có vẻ chơi bời lắm. Nếu gọi là “phi công vũ trụ” thì mang tính chất thực tế của công việc hơn. Viện sĩ S.P.Kôrôlep - Tổng công trình sư tài năng có nhiều đóng góp to lớn vào việc chế tạo tên lửa đẩy và tàu vũ trụ của Liên Xô đã nói: “Những ai vào vũ trụ đều không phải để dạo chơi, mà là để làm việc!”.

Khi bạn ngược nhìn lên bầu trời trong xanh thăm thăm về ban ngày hay lung linh đầy ánh sao vào ban đêm nếu như không bị màn mây che phủ thì bạn sẽ tự hỏi: trên títt mù tắp kia có những gì nhỉ? Ông Thần Nông ngồi câu ở bờ sông Ngân Hà kia có thực hay không? Tại sao lại lấy ông làm chuẩn cho việc cấy lúa? (Bao giờ ổi rụng, bàng rơi. Thần Nông ngoảnh mặt thì thôi cấy mùa cơ mà). Rồi Ngưu Lang, Chức Nữ hiện giờ ở đâu? Có Ngọc Hoàng hay không, Nam Tào, Bắc Đẩu thế nào và trên Thiên Đình ấy, người ta sống ra

sao? Ta có thể đến được đó hay không và đến bằng cách nào?.. Nghĩa là hàng trăm, hàng ngàn câu hỏi được đặt ra trong đầu bạn... Chinh phục và khai thác không gian mới lạ là đặc tính của loài người. Vì vậy, vào vũ trụ là bước đi tự nhiên, hợp logic. Hành tinh của chúng ta chỉ là một phần nhỏ xíu của vũ trụ mênh mông mà thôi. Chính thế, phải tìm hiểu vũ trụ và tất cả các chuyến bay vào vũ trụ đều với mục đích nghiên cứu, khám phá vũ trụ và để sử dụng nó phục vụ cho con người. Những thí nghiệm y sinh vật học nhằm nghiên cứu khả năng sống và làm việc của con người trong vũ trụ. Các chương trình nghiên cứu tài nguyên khoáng sản là các chương trình rất mới mẻ và có giá trị. Rồi còn những chương trình tiến hành các thí nghiệm công nghệ nhằm mục đích tạo những chất, những vật liệu có giá trị phục vụ cho nền kinh tế quốc dân, ví dụ như trên trạm quỹ đạo “Chào mừng-6”, hơn 100 hợp kim của những chất khác nhau đã được luyện trong những lò công nghệ “Tinh thể” và “Hợp kim 0-1” chẳng hạn. Ngay việc chụp ảnh cũng vậy. Phương pháp chụp ảnh từ trên máy bay được tiến hành từ lâu để lập bản đồ, để qua đó nghiên cứu địa chất, cấu trúc địa chất về những dấu hiệu bất thường, những biến đổi đáng kể trong lòng đất, nghiên cứu xây dựng những đường giao thông mới, quy hoạch diện tích trồng trọt, kiểm tra việc sử dụng ruộng đất trồng rừng và thủy lợi... Nếu chụp từ trên máy bay, với diện tích chụp là 10 X 10 km thì từ vũ trụ có thể thu được diện tích 200 X 200 km hay 30 X 300 km. Bay càng cao thì diện tích chụp ảnh càng lớn. Nó giúp cho các nhà khoa học, các nhà địa chất không phải mày mò lặn lội xuyên rừng bạt núi để tìm kiếm, mà có thể đến được ngay nơi cần đến nhờ có điểm đánh dấu trên bản đồ. Tôi thấy ngay chuyện đơn giản như Mặt trời mà chúng ta nhìn thấy ngày ngày, trong vũ trụ nó cũng không tồn tại vĩnh viễn. Trong khoảng 4,5 tỉ năm nữa thôi, Mặt trời sẽ đốt hết nguồn hydrogen dự trữ của nó. Khi đó, nó phải bắt đầu “xài” tới helium. Nguồn năng lượng mới này sẽ làm cho lớp bao bên ngoài của Mặt trời phồng to tới kích thước lớn cỡ 100 lần kích thước hiện nay của nó và sẽ biến nó thành một “ngôi sao kèn đỏ”.

“Sao kèn đỏ” tức là ngôi sao đã hết nhiên liệu hydrogen và đốt cháy helium. Sự phun năng lượng do đốt helium làm phồng lớp bao bên ngoài cho tới khi kích thước của nó lớn gấp hàng chục lần ngôi sao ban đầu, vì vậy mới có tên là “kèn” (hay là khổng lồ). Đồng thời, bề mặt của ngôi sao này cũng lạnh đi làm cho ánh sáng của nó có màu đỏ. “Sao kèn đỏ” được gọi chính là

vì vậy.

Và Mặt trời trong Thiên Hà của chúng ta - “ngôi sao kền đỏ” lúc ấy sẽ thiêu đốt Trái đất chúng ta với nhiệt độ tới 1.200°C. Bầu khí quyển sẽ không còn nữa. Nước biển bay hơi hết. Đất đá sẽ nóng chảy. Rừng sẽ cháy trụi. Không còn sự tồn tại của sự sống. Khi ấy, thế hệ chút chút, chút chút... của chúng ta sẽ phải lên tàu vũ trụ sơ tán tới mép của Hệ Mặt trời, tới những thế giới xa xôi của Hải Vương tinh và Diêm Vương tinh để tránh xa những nanh vuốt của “ngôi sao kền đỏ” Mặt trời.

Rồi khi Mặt trời tắt thì nó sẽ để lại cái xác là một ngôi sao lùn trắng cứ lạnh dần, lạnh dần rồi biến thành sao lùn đen. Đây chính là lúc phải tìm kiếm một nguồn năng lượng khác, một Mặt trời khác.

Từ lâu, con người vẫn luôn đi tìm các hành tinh khác có sự sống ngoài Trái đất từ những hành tinh trong Hệ Mặt trời như Mặt trăng, sao Hỏa, sao Kim... để rồi chính có ngày con người sẽ phải sơ tán khỏi Trái đất, duy trì sự sống của mình. Các nghiên cứu về hóa thạch cho biết, đã có nhiều thời kỳ, nhiều loài, nhiều sự sống trên Trái đất đã hoàn toàn biến mất. Và đến khi Mặt trời biến thành “ngôi sao kền đỏ” thì các thế hệ sau này của chúng ta chắc chắn sẽ lâm vào cảnh như vậy. Chính vì thế mà con người không hề biết một mảy may trong việc chinh phục vũ trụ.

Khoang điều khiển của tàu vũ trụ rất nhỏ, mà càng nhỏ nhẹ thì càng tốt. Vì vậy, trước đây, với đội bay đầu tiên, người ta chỉ chọn các phi công có tầm cao dưới 1,7 m bởi chiều ngang của con tàu không cho phép người cao lớn hơn ngồi được. Còn với con “tàu mẹ - Chào mừng-6”, một yêu cầu cơ bản là xác định khối lượng và trọng lượng của Trạm để đạt được phương án tối ưu - nghĩa là đủ điều kiện để phi công làm việc nhưng trọng lượng phải nhẹ. Đây là vấn đề liên quan trực tiếp tới khả năng của tên lửa đẩy.

Hiện nay, chưa thể chỉ ra chính xác cần phải có thể tích ở như thế nào cho từng phi công vũ trụ trong chuyến bay. Nhưng qua phân tích sự đòi hỏi của con người kết hợp với kinh nghiệm tích lũy được, cho phép đề xuất khi chuyến bay kéo dài từ 300 - 400 ngày với 2 hoặc nhiều phi công vũ trụ hơn thì mỗi người ít nhất cần 5,5 - 7 m³, trung bình là 9,5 đến 10,8 m³. Còn thể tích tối ưu đảm bảo tiện nghi tối đa là 16,2 - 18,9 m³. Song, không đơn thuần về thể tích ở mà còn phụ thuộc đáng kể là việc tổ chức chỗ ở bên trong và mức độ tương ứng với điều kiện tự nhiên của cuộc sống con người.

Các bạn cứ đến thăm Bảo tàng của Quân chủng Phòng không - Không quân ở 173C đường Trường Chinh, quận Thanh Xuân, Hà Nội thì thấy được buồng lái tàu vũ trụ “Soyuz” của Gorbacô và Phạm Tuân nó nhỏ bé như thế nào.

Nói đến chuyện ghế ngồi thì tôi lại nhớ tới hồi bọn tôi đi học bay. Khi học đến cấu tạo của ghế trên máy bay (mà chúng tôi thường gọi là ghế dù, vì nó mang theo dù thoát hiểm cho phi công) thì thầy giáo có hỏi với giọng nhỏ nhẹ:

- Nào, liệu có ai biết cái ghế dù của máy bay được làm bằng chất liệu gì không?

- “Chugun!” - (“Bằng gang!”) - anh bạn tôi ngồi bên cạnh trả lời.

- “Bôgie Môi!” - (“Ôi trời ôi!”) - thầy giáo mắt trợn ngược và giơ hai tay lên trời đồng thời giọng nói không còn ôn tồn, nhẹ nhàng nữa mà âm lượng cứ to dần, - Các anh có biết là người ta phải tính toán chi li để giảm từng gờ ram trọng lượng khi thiết kế máy bay không? Nó liên quan đến khí động học,

đến sức đẩy của động cơ, đến tiêu tốn nhiên liệu và hàng trăm thứ khác nữa... Vậy mà các anh trả lời là “Chugun! Chugun!” Ấy, ầy ầy!... Nếu ghế dù của các anh làm bằng gang thì máy bay nào sẽ công nó và phải dùng loại đạn nào để phóng được nó ra khỏi máy bay khi các anh gặp sự cố phải rời khỏi máy bay? Trời đất ạ! Xin thưa, đây là một loại hợp kim, loại hợp kim đặc biệt mà các nhà khoa học phải mất công tìm tòi, chế tạo ra. Nó vừa nhẹ, vừa bền... Các anh có hiểu không?

- Tao “gãi” có mỗi tí thế mà thầy đã to tiếng! - anh bạn ghé tai tôi thì thầm và cười khùng khục.

Trở lại với chuyến bay của “Liên hợp-37” và Trạm “Chào mừng-6”.

Ngoài các chương trình thí nghiệm, đội bay cũng thực hiện một chương trình rất sâu sắc và ý nghĩa, đó là chương trình quay phim chụp ảnh và chào mừng lãnh đạo Đảng, nhà nước và nhân dân Việt Nam. Khi Trạm “Chào mừng” bay gần tới lãnh thổ Việt Nam, 3 đồng chí Nga tìm cho Phạm Tuân một cửa sổ thuận lợi nhất để Phạm Tuân ngắm được Thủ đô, đất nước của mình.

Con tàu bay từ phía Ấn Độ Dương qua phía Nam Thái Lan tiến về phía Bắc Việt Nam. Trời có mây loáng thoáng, tuy nhiên Phạm Tuân vẫn định vị được vị trí của mình. Bờ biển Việt Nam hiện lên, rồi con sông Hồng như sợi chỉ nhỏ, biển phía trước nhấp nhô những hòn đảo của vịnh Hạ Long... Phạm Tuân hồi hộp đến nghẹt thở và nói: “Kính thưa các đồng chí lãnh đạo Đảng, nhà nước! Kính thưa toàn thể nhân dân! Đội bay vũ trụ Việt - Xô đang bay qua bầu trời của Việt Nam. Tôi nhìn thấy Tổ quốc ta đẹp vô cùng. Từ vũ trụ, tôi cảm ơn Đảng, nhân dân đã chấp cánh cho chúng tôi bay. Chúc lãnh đạo và nhân dân xây dựng đất nước phồn vinh - hòa bình - hạnh phúc! Chúc tình hữu nghị 2 nước ngày càng bền chặt! Chúng tôi hứa sẽ hoàn thành xuất sắc nhiệm

vụ được giao!”.

Mấy lời chúc ngắn gọn thế thôi nhưng nó làm cho Phạm Tuân bồi hồi, xốn xang vì niềm vinh dự và trách nhiệm nặng nề của mình.

Phạm Tuân đã hàng trăm, hàng ngàn lần ngắm nhìn đất trời của Tổ quốc từ trên khoang lái của máy bay và cũng đã từng trải qua cảnh “vào sống ra chết” bay lên góp phần gìn giữ sự bình yên của dải đất này. Bây giờ ngắm nhìn nó từ độ cao vũ trụ, lòng thấy rộn lên niềm vui pha lẫn chút ghen ngào: quê hương đất nước đã nâng cánh cho mình bay... Tuân đắm chiêu suy nghĩ và cũng không quên ghi lại hình ảnh Tổ quốc quê hương mình. Rất tiếc, cơn bão số 6 tạo ra nhiều màn mây nên những bức ảnh không được rõ cho lắm.

Trong khoang tàu “Chào mừng” nhỏ như vậy, 4 phi công vũ trụ: Riumin, Pôpôp, Gorbacô và Phạm Tuân vừa phải làm công việc của mình, vừa phải duy trì sinh hoạt chung theo cuộc sống thường nhật.

Khẩu phần hấp thụ của một phi công vũ trụ trong một ngày đêm là hơn 2000 calo, có tới 70 món ăn nên cứ 6 ngày thực đơn mới lặp lại một lần với đủ các chủng loại thực phẩm: thịt, sữa, bánh mì, đồ hộp, quả, gia vị, các thứ nước uống...

Riêng về khoản bánh mì thì tôi kể chi tiết một chút. Bánh mì cho các phi công vũ trụ có 6 loại bằng bột mì và mì đen. Bánh mì mềm và thơm giống như mới ra lò vậy. Đó là món ăn ngon nhất trong khẩu phần của phi công vũ trụ. Hai phi công vũ trụ Pôpôp và Riumin đã từng nói: “Trong khoảng không vũ trụ, bánh mì là rất cần thiết đối với chúng tôi, cũng giống như dưới mặt đất vậy”. Trong vũ trụ, không có gì có thể thay thế bánh mì được.

Lò làm bánh mì cho các phi công vũ trụ là một trong những nghiên cứu của Viện nghiên cứu bánh mì ở Matxcơva. Lò sản xuất ra nhiều ổ bánh mì nhỏ tí, màu nâu, vỏ giòn, mỏng, bọc trong những gói nhỏ bằng hai lớp chất dẻo, được sát trùng để tránh mốc, chia làm 10 ngăn, trọng lượng mỗi gói là 45g, có nghĩa là mỗi chiếc bánh mì chỉ 4,5g - đúng với khối lượng mà phi công vũ trụ cần một lần khi ăn, không cần phải bẻ từng mảnh cốt để tránh những mảnh vụn của bánh mì rơi ra bay lơ lửng có thể lọt vào cơ quan hô hấp gây nguy hiểm cho các phi công vũ trụ. Bánh mì cho các phi công vũ trụ phải tính làm sao để giữ được nó như mới ra lò trong thời gian ít nhất là 1 năm.

- Đây là khẩu phần ăn. Còn việc ăn uống thì được thực hiện như thế nào? -
Tôi hỏi Phạm Tuấn và Phạm Tuấn chậm rãi kể:

- Ô! Thú vị lắm! Ở dưới đất thì có nằm mơ cũng chẳng thấy được! Thế này nhé: khẩu phần cho mỗi người đã được định sẵn theo sự lựa chọn sau khi ăn thử một tuần trước khi bay rồi. Đến bữa thì cùng bày bàn, thìa đĩa và các tuýp thức ăn (đương nhiên là phải dán chúng xuống bàn). Tiếp đến là cứ đưa mọi thứ vào miệng và thưởng thức như trẻ con tu bình sữa vậy. Vui nhất là khoản ăn bánh mì - cứ thả cho những miếng bánh mì nhỏ cho nó trôi lơ lửng rồi mình bơi đến, “đớp” như cá vàng đớp mồi ấy. Nước uống phải lấy ra từ bình có áp suất, chẳng may có những hạt nhỏ vương ra thì chúng bay lơ lửng dưới ánh đèn, màu sắc lung linh hết như bọn trẻ con chơi trò thổi bong bóng xà phòng. Lúc ấy lại phải nhẹ nhàng gom nó lại thành viên to hơn rồi đưa vào miệng. Ăn trong vũ trụ tuy không ngon, nhưng mà có cái hay của nó! Đúng không?

- Ừ, hay thì hay thật, nhưng mà tôi cứ ở dưới đất, làm theo “kiểu các cụ” thôi! - Tôi cười.

Tiêu chuẩn nước cho một người một ngày là khoảng 2,5 lít, trong đó nước mang theo từ mặt đất là 1,5 lít, còn lại là nước thu hồi từ mồ hôi thoát ra... Nước thu hồi được đưa qua máy lọc cho đến khi đạt tiêu chuẩn nước sạch. Tuy nhiên, nước này chỉ dùng để làm vệ sinh chứ sử dụng để ăn uống nó không ngon.

Mọi thứ rác thải cũng được thu gom rất cẩn thận. Khi rác nhiều, đưa chúng vào khoang “vứt rác”, đóng cửa lại, kiểm tra độ kín xong thì giảm áp “thùng rác”, xuống bằng không (0) để cân bằng áp suất. Khi đó mở cửa để rác bay vào vũ trụ. Sau đó đóng cửa và tăng áp trở lại. Vì thế, mỗi lần “đổ rác” là áp suất của Trạm “Chào mừng” lại giảm đi một chút nên việc “đổ rác” cũng phải theo một quy trình, một kế hoạch rất cụ thể. Trên Trạm cũng có hệ thống bình sản xuất Ôxy giữ cho thành phần không khí gần giống như ở mặt đất. Định kỳ các bình ấy phải thay nhờ các con tàu chở hàng mang lên.

Có lần tôi hỏi Phạm Tuấn:

- Nghe kể nhiều về chuyện ăn uống trên tàu vũ trụ rồi, nhưng cụ thể về cái chuyện vệ sinh mà ta cứ gọi một cách văn nghệ là “đi nặng”, “đi nhẹ” ấy thì nó thế nào?

- Thì cũng đơn giản thôi: khi đi “tè” thì có một cái chụp, chụp thang vào chỗ cần đi để nước tiểu không bị bắn tóe lung tung. Còn khi đi “ị” thì cũng có một cái chụp hút thẳng vào chỗ giữa hai móng và giúp cho hút mọi thứ ra. Đơn giản thôi mà! Tuy nhiên, chẳng may để vương vãi ra chút ít thì thôi rồi! - Nó tán phát rất nhanh ra cả khoang tàu mà khó thu gom lại được! Nghe thì đơn giản thế đấy, nhưng khi thực hiện cũng phức tạp, rườm rà lắm!

- Nghe nói có phi công “bơi” để “đớp” bánh mì, nhưng khi đến gần thì lại là cái “vương vãi” của ai đó rơi ra, có phải không?

- Đây là chuyện vui thôi!, - Phạm Tuấn cười, - nhưng mà nếu để vương ra thì có thể như vậy thật.

- Thế còn việc tắm giặt trong vũ trụ thì thế nào?

- Chỉ những đội bay dài ngày trong vũ trụ mới được tắm gội, còn những chuyến bay ngắn, chủ yếu dùng khăn ẩm để lau chùi. Có 8 ngày thôi mà, mồ hôi không có nên dùng khăn ướt lau cũng đủ sạch rồi. Tuy nhiên, tắm trong vũ trụ cũng là một vấn đề. Thứ nhất, phòng tắm phải tuyệt đối kín, không để nước bay ra ngoài. Thứ hai là nước mở ra không chảy như ở dưới mắt đất đâu mà dính vào nhau, tụ lại trên cơ thể, nó không phải là vật để mang những bụi bám ra khỏi cơ thể con người. Rồi việc thu hồi nó cũng không phải là dễ. Vì vậy, việc tắm trong vũ trụ cũng không ít khó khăn. Trong Trạm “Chào mừng” và các tàu vũ trụ của Liên Xô đều thiết kế áp suất và các thành phần của không khí như trên bề mặt Trái đất để phi công chịu đựng dễ dàng hơn.

Các phi công vũ trụ làm việc theo thời gian của Trái đất. Thời gian lao động và nghỉ ngơi được sắp xếp như sau: ngủ nghỉ trong một ngày đêm là 9 giờ, rèn luyện thân thể là 2,5 giờ, ăn 4 bữa 2,5 giờ, làm việc 8 giờ. Mỗi phi công có 2 giờ tự do cá nhân, trong đó là 1 giờ sau bữa ăn trưa.

Tất cả các yếu tố về tăng giảm trọng lượng, xoay vần trong vũ trụ, rối loạn tiền đình... tác động lên phi công mang tính hữu hình. Còn tác động vô hình nó lớn hơn nhiều. Đó là sự hiểm nguy rình rập, là sự cô đơn...

Phạm Tuân hồi tưởng:

- Cứ sau mỗi ngày làm việc lại được ngồi bên cửa sổ ngắm khoảng không bao la. Các châu lục cứ hiện lên rồi qua đi nhanh chóng, ngày và đêm cũng qua đi như vậy... Bất cứ lúc nào nhìn đây đó đều thấy ánh chớp hiện lên. Trăng sao cũng thế: ngày hoặc đêm chúng đều sáng rõ mồn một. Ngồi trong con tàu thấy mình sao mà nhỏ bé. Rồi những suy nghĩ mông lung bỗng ập đến: nếu chẳng may cái cửa kính kia nó bị vỡ thì mình ra sao nhỉ, có lẽ cũng bay đi như Thánh Gióng thôi. Tôi cười thầm và nghĩ khi trở về Trái đất, mình sẽ là phi công vũ trụ thứ 2 của Việt Nam, ông Thánh Gióng mới là phi công vũ trụ số 1; có khác chẳng là một người ra đi mãi mãi trở thành thánh - một trong “Tứ bất tử” của lịch sử Việt Nam, còn một người thì quay về. Những ý nghĩ miên man nó làm quên đi những cảm giác nguy hiểm luôn rình rập xung quanh...

Bắt đầu từ ngày thứ tư trên quỹ đạo, phi công vũ trụ phải rèn luyện thân thể, tập với bộ dây cao su, tập trên xe đạp, khi đạp nhanh phải tăng đến 150-170 lần một phút và tập chạy trên thảm quay trong khi người được kéo xuống bằng hai băng cao su với lực 50 kg, ba ngày tập theo chương trình quy định, một ngày tập tự do.

Khi đi ngủ, các phi công vũ trụ phải “chui” vào túi ngủ, được buộc chặt vào tàu để không bị trôi lơ lửng. Tôi có hỏi Phạm Tuân:

- Nếu không cần túi ngủ, cứ lơ lửng trong khoang tàu thì có ngủ được không?

- Ngủ thì được, nhưng đầu mình cứ gật gà gật gù, khó chịu ra trò và sáng

dậy, cổ sẽ mỏi như tưởng chừng không cử động được.

- Thế nếu ta lấy một miếng xốp buộc vào gáy tựa như trẻ em tập bơi ấy, cột giữ cho đầu không bị gập gù nữa thì ngủ được chứ?

- Đúng như vậy! Chọn chỗ ngủ và “cách” ngủ cũng quan trọng lắm. Các phi công bay nhiều cho thấy nằm ngủ ở phía trung tâm con tàu (đầu quay xuống dưới) sẽ dễ chịu hơn, đồng thời khi đi ngủ phải dùng dây chằng người cố định vào thành tàu, đầu và tay cũng cần cố định, tránh bị đu đưa liên tục trong thời gian ngủ. Khi quen rồi, ngủ ở chỗ nào cũng được. Trước khi đi ngủ, chui vào túi, khóa chặt phéc mơ tuya và cứ để người trôi đi khắp con tàu, mở quyển sách để trước mặt, sách và người cùng trôi, được thưởng thức giây phút thư giãn trước khi cột người vào chỗ nào đó để ngon giấc - một cảm giác thật tuyệt vời!

Đây, chỉ có riêng chuyện việc ăn, chuyện ngủ trên vũ trụ thôi mà cũng đã phức tạp đến thế, nói gì đến các việc khác nữa!

Hàng ngày, phi công vũ trụ phải mặc bộ quần áo Pingouin, bộ quần áo này tạo ra một gánh nặng cho hệ cơ xương và hai ngày trước khi kết thúc chuyến bay, phi công phải luyện tập với thiết bị tạo áp suất âm tính trên nửa dưới cơ thể bằng bộ quần áo Chibix. Vào ngày hạ cánh thì phi công phải uống thêm nước có pha chất khoáng (3 lần trong ngày), mỗi lần 3g muối Natri pha vào 300-400g nước.

Ngày 28-7-1980, các phi công vũ trụ trên tổ hợp “Chào mừng-6” - “Liên hợp-36” - “Liên hợp-37” tổ chức cuộc họp báo truyền hình đầu tiên từ vũ trụ với các nhà báo tại Trung tâm điều khiển. Riêng Phạm Tuân đã trả lời phỏng

vấn của phóng viên báo ảnh Việt Nam, APN, BTA và báo “Nước Đức mới”, báo “Công nghiệp xã hội chủ nghĩa”... Trong gần một tiếng đồng hồ, các phi công vũ trụ trả lời các câu hỏi đã để lại cho các phóng viên những ấn tượng tốt đẹp. Họ đã thấy rõ tình trạng không trọng lượng khi 4 phi công vũ trụ hoạt động, vận động cũng như các phi công để một số vật bay lơ lửng trong khoang tàu.

Cũng trong ngày này, 4 phi công đem các kỷ vật mang lên từ mặt đất để làm các “thủ tục” chứng nhận chúng đã ở trong vũ trụ. Trước hết là việc đóng các con dấu lên cờ Tổ quốc, lên ảnh các vị lãnh tụ (ảnh Bác và ảnh đồng chí Lê Duẩn), lên các tờ báo “Nhân dân”, “Pravda”, lên “Tuyên ngôn độc lập” và “Di chúc của Bác” rồi mỗi cá nhân mang những kỷ vật của mình ra ngắm nghía rồi cũng đóng các dấu lên ảnh gia đình, vợ con, tem thư... Tất cả để xác định các kỷ vật đã có mặt trong vũ trụ. Đặc biệt cờ Tổ quốc Việt Nam đã có mặt trong vũ trụ - chúng ta đã sánh vai cùng cường quốc năm châu tiến vào chinh phục đỉnh cao của khoa học công nghệ vũ trụ. Mọi người đều vui vẻ, đều cảm động. Quê hương đất nước, thủ đô thân yêu... rồi gia đình, vợ con lại hiện lên... Tất cả được đóng gói lại để chuẩn bị chuyển về Trái đất.

Cuối ngày thứ 7, bước sang ngày thứ 8 là lúc phải chia tay. 7 ngày làm việc chung với nhau trên vũ trụ cũng trôi nhanh như tốc độ vũ trụ vậy. Mà 7 ngày ấy là 7 ngày làm việc hết sức khẩn trương.

Ngày 30-7, Gorbacô và Phạm Tuân chuyển sang tàu “Liên hợp-36” các tài liệu khoa học, các kết quả thí nghiệm, các phim ảnh chụp từ vũ trụ, một số mẫu thử như không khí, bụi... lấy trong trạm “Chào mừng-6” về Trái đất xét nghiệm, cùng các kỷ vật vũ trụ và những thư từ của Pôpô và Riumin. Đặc biệt, đội bay không quên đổi ghế ngồi của mình từ tàu “Liên hợp-37” sang tàu “Liên hợp-36” và trả lại đôi ghế ở tàu “Liên hợp-36” cho Pôpô và Riumin.

Tôi hỏi Phạm Tuân:

- Sao lách kích, phức tạp thế nhỉ? Ghế ngồi thì chuyển đi chuyển lại làm gì cho mệt?

- Phức tạp chứ! Mỗi phi công có ghế riêng của mình. Việc sản xuất ghế cho phi công vũ trụ là việc làm rất công phu: các phi công vũ trụ mặc bộ áo giáp vũ trụ rồi nằm co người vào trong chiếc bồn y hệt như bồn tắm, sau đó người ta đổ thạch cao ngập thân người. Phải nằm yên trong tư thế như vậy cho tới lúc thạch cao khô. Đó cũng là chiếc khuôn đúc ghế cho phi công. Ghế cho phi công vũ trụ rất quan trọng, nó đảm bảo cho phi công khi tăng quá tải, nhất là khi có các tình huống khẩn cấp, lực đè lên người phi công sẽ được dàn đều trên ghế. Đặc biệt khi hạ cánh tiếp đất với lực tác động đột ngột, không ảnh hưởng đến sức khỏe của phi công, đến hệ thống xương cốt. Tiếp đó, phi công cùng chiếc ghế được đưa cân lên để xác định trọng tâm - ai chân dài hay nặng phía chân thì được đưa thêm vào phía đầu một đối trọng và ngược lại, đồng thời trọng lượng của phi công cũng phải khống chế theo đúng quy định (Gorbatcô trước khi bay có trọng lượng gần 90 kg nhưng đến khi bay phải giảm xuống còn 80 kg) làm sao để trọng tâm của phi công trùng với trọng tâm của khoang đổ bộ để khi về hạ cánh khoang đổ bộ không có cánh mà vẫn giữ được thăng bằng.

Chuyến bay của Gorbatcô và Phạm Tuân lúc đi là trên tàu “Liên hợp-37”, lúc về thì lại trên tàu “Liên hợp-36”, nghĩa là, đưa con tàu mới lên, lắp ghép với con “tàu mẹ” rồi lấy con tàu cũ mang về.

Chiều 30-7, Gorbatcô và Phạm Tuân thử lại các hệ thống định hướng và điều khiển đường bay cùng các hệ thống khác của tàu “Liên hợp-36”.

Bữa ăn sáng chia tay, Pôpô và Riumin chuẩn bị những món ăn ngon nhất, quý nhất để đãi khách. Cuộc chia tay thật xúc động...

Chỉ mấy ngày cùng làm việc với nhau thôi mà các phi công vũ trụ đã trở thành anh em trong một nhà, trong một gia đình thân thuộc, đầm ấm. Nay người trở về, người ở lại... biết khi nào mới lại gặp lại. Trên đời này, không có cuộc chia tay nào là không bịn rịn cả, nhất lại là cảnh lẻ loi trong vũ trụ mênh mông. Tôi với anh mỗi người ở một miền xa lạ trên Trái đất, mỗi người mang một phong tục, tập quán, ngôn ngữ... riêng, vậy mà cơ duyên đã đến với nhau, đã được gặp nhau để cùng hội nhập, để cùng nói chung một thứ ngôn ngữ, để cùng nhau hoàn thành những nhiệm vụ cao cả, cùng nhau sống một cuộc sống không giống ai trên Trái đất này, cứ lơ lửng, lơ lửng trong không gian, trong buồng lái con tàu chật hẹp... Khi sống với nhau, khi còn mãi làm việc cùng nhau thì chẳng một ai nghĩ rằng chỉ ngay đây thôi, mình sẽ phải rời xa những người bạn, người anh em mình mới quen, mới thân. Chỉ khi chợt nhận ra giờ phút chia ly đã đến thì bấy giờ tình cảm mới đột nhiên bùng phát dậy. Nó như những cơn sóng ngầm gây nổi nhớ cồn cào, da diết. Cũng đúng thôi, bạn cứ tưởng tượng xem, nếu bạn cũng ở cùng với một ai đó ở nơi “sơn cùng thủy tận” ngay dưới Trái đất này thôi thì chắc bạn cũng phải gắn bó, cũng sẽ thân thiết và tình bạn những lúc khó khăn, ấy càng keo sơn, bền chặt. Vậy thì khi chia tay, cảm giác của bạn sẽ thấy thế nào? Đẳng này thì... trên títt mù tắp của khoảng không huyền bí chỉ có độc 4 con người với cuộc sống thật mạo hiểm, dùng một cái là giây phút chia ly. Người trở về Trái đất cũng sẽ gặp biết bao rủi ro, người ở lại trên vũ trụ cũng còn bao hiểm nguy rình rập... Biết ai sẽ được an toàn hơn ai đây!.. Làm sao mà không bồi hồi, không xúc động cho được? Nhưng nói gì thì nói, cuộc sống vẫn có cái lý, cái lẽ riêng của nó.

11h48 phút, theo lệnh của Trung tâm điều khiển, Gorbacô và Phạm Tuấn phải rời trạm “Chào mừng-6” sang tàu “Liên hợp-36”.

Các phi công vũ trụ ôm hôn nhau thăm thiết.

- Tạm biệt nhé! - Gorbatcô nói, - chúng ta sẽ gặp lại nhau ở Trái đất! Chúc các đồng chí ở lại mạnh khỏe, tiếp tục thực hiện thắng lợi chương trình đã định!

Phạm Tuân lưu luyến chia tay và nói:

- Chúc các đồng chí mọi sự bình an! Hẹn gặp lại trên đất nước Việt Nam tươi đẹp của chúng tôi!

- Đi nhé! Hạ cánh mềm mại trên đất Kazăcxtan nhé! - Pôpôp nói nhỏ với Phạm Tuân sau khi ôm hôn nhau.

Pôpôp và Riumin chúc Gorbatcô và Phạm Tuân trở về hạnh phúc và gửi lời chào thân thiết tới các đồng chí, đồng đội và người thân ở dưới đất.

11h50 phút theo giờ Matxcơva, Gorbatcô và Phạm Tuân “bơi” qua khoang chuyển tiếp sang tàu “Liên hợp-36”.

11h52 phút, Phạm Tuân bên phía tàu “Liên hợp-36” và Pôpôp bên phía “Chào mừng-6” vẫy tay chào và nhìn nhau lần cuối trong vũ trụ. Cánh cửa tàu “Liên hợp-36” và Trạm “Chào mừng” từ từ đóng lại. Phạm Tuân trầm ngâm giây lát rồi nhẹ nhàng bơi vào vị trí của mình.

Sau khi ăn trưa, Gorbacô và Phạm Tuấn giúp nhau mặc bộ áo giáp vũ trụ, ngồi vào vị trí trong khoang đổ bộ, thắt chặt dây bảo hiểm, kiểm tra các hệ thống và các máy móc khác trên tàu.

14h55 phút theo giờ Matxcơva, động cơ của Trạm “Chào mừng-6” đẩy nhẹ. Tàu “Liên hợp” từ từ rời khỏi “tàu mẹ”.

Giây phút thiêng liêng ấy có gì đó ngậm ngùi. Gorbacô và Phạm Tuấn xa dần trạm “Chào mừng”. Họ liên tục và cố tình quan sát, dõi theo... nhưng thời gian không cho phép. Công việc chuẩn bị cho hạ cánh - chặng đường gian nan cuối cùng đang ở phía trước.

Sau khi tách khỏi Trạm “Chào mừng”, tàu “Liên hợp-36” bay tự do gần 2 vòng nữa. Các phi công kiểm tra lại toàn bộ các trang thiết bị, độ kín của con tàu, định vị lại trạng thái của con tàu, chuẩn bị mở động cơ hãm để đưa con tàu về Trái đất. Đây là công việc quan trọng và nguy hiểm của chuyến bay vì nếu định vị con tàu không chuẩn xác, chỉ cần sai lệch một chút và nhất là động cơ làm việc thiếu hoặc thừa một vài giây cũng làm cho vị trí hạ cánh của con tàu sai đi rất lớn. Còn nếu như động cơ hãm làm việc thiếu thời gian, con tàu rơi với tốc độ lớn, gặp tầng khí quyển lại trượt lên và cứ như vậy không biết con tàu bao giờ mới rơi xuống đất và rơi ở đâu. Rừng thẳm bao la và đại dương mênh mông thế kia làm sao mà tìm thấy được?

Con tàu được định vị xong cũng là lúc động cơ hãm được khởi động. Con tàu rung nhẹ. Phi công cảm giác được động cơ đang làm việc. Tốc độ giảm dần. Con tàu rời khỏi quỹ đạo bay trở về Trái đất.

Tôi hỏi Phạm Tuấn:

- Cũng là việc tăng quá tải, nhưng giữa lúc bay lên và lúc về hạ cánh, anh cảm giác so sánh thế nào?

- Lúc bay lên thì tôi đã nói ở phần trên: tên lửa đẩy 3 tầng làm việc nên mỗi khi tách tầng cũ mở tầng mới là có một sự rung lắc tác động mạnh đến phi công, còn khi về hạ cánh cũng quá tải ấy nó có vẻ nhẹ nhàng tình cảm lắm. Này nhé, sau khi giảm tốc độ, con tàu bị sức hút Trái đất “kéo” xuống, nó cứ từ từ rơi - quá tải cũng tăng chậm chậm. Đến độ cao khoảng 200 km, con tàu cảm nhận được vùng khí quyển nên tự động tách ra làm 3 khoang: khoang đầu và khoang cuối không được bảo vệ nên cháy trong vùng khí quyển, còn khoang đổ bộ được bảo vệ nhiệt tiếp tục lao xuống - quá tải tăng dần đạt đến 6-7G. Người tôi bị nén xuống thành ghế. Lúc đó không phải làm gì cả, chỉ có chờ và chờ thôi: chờ cái giây phút mở dù ấy mà. Tôi nhìn ra ngoài ô cửa sổ nhỏ thấy khói lửa mịt mù, nó lại càng bừng sáng hơn nữa vì khi đó là ban đêm. Tuy vậy, trong con tàu nhiệt độ vẫn chỉ khoảng 20°C. Trong thời gian chờ đợi, thầy trò tôi thỉnh thoảng nhìn nhau, con búp bê nhỏ treo giữa hai người vẫn đứng im theo dõi chúng tôi chứ không còn nhảy múa như khi không trọng lượng nữa. Chờ đợi trong căng thẳng, tôi có thời gian suy nghĩ, nhớ đến hình ảnh mình đã được xem khi con tàu hạ cánh, trong đó có cả những lần bị tai nạn, lại nghĩ tới chuyến bay của mình, không biết rồi dù có mở không, tiếp đất sẽ thế nào? Đang miên man suy tưởng bỗng nhiên thấy con tàu chao đảo, rung lắc. Bình tĩnh lại, tôi cảm nhận được dù đã mở. Cùng lúc đó chúng tôi liên lạc được với mặt đất. Vậy là mối nguy hiểm đã qua!

Phạm Tuân nói với Gorbacô như reo lên:

- Đã liên lạc được với mặt đất!

- Tốt rồi!, - Gorbacô đáp.

Nhờ hệ thống dù rộng hàng ngàn mét vuông, tốc độ rơi của khoang lái giảm dần xuống 5-6 m/ s.

Trực thăng hộ tống liên tục thông báo độ cao và các điều kiện thời tiết trong khu vực hạ cánh. Đội bay kiểm tra lại các đai an toàn và chuẩn bị đón nhận cú “hạ cánh mềm” trên nền sa mạc cứng.

Bỗng Phạm Tuân nghe thấy tiếng “Rầm” rồi giật nảy lên, rồi lại “rầm” tiếp cái nữa và lăn lông lốc, mặt mũi tối sầm. Thì ra gọi là “hạ cánh mềm” là vậy đấy. Khi khoang đổ bộ dừng hẳn, Phạm Tuân đập tay vào tay Gorbacô:

- Dừng rồi! Chúng ta đã trở về Trái đất!

- Suốt quá trình hạ cánh cậu im lặng quá, bây giờ mới thấy tươi tỉnh! - Gorbacô nói thay câu trả lời.

Gorbacô ngăm nhìn gương mặt Phạm Tuân rạng rỡ với nụ cười mãn nguyện cũng vui lây và mỉm cười sung sướng.

Khoang đổ bộ nằm nghiêng, hai thầy trò gần như đè lên nhau. Dầu vậy vẫn thấy thoải mái và vui lắm. Nghe thoáng tiếng trực thăng hạ cánh rồi tiếng ô tô, thiết bị cấp cứu... Rồi tiếng mở cửa khoang đổ bộ. Cửa đã mở - luồng không khí trong lành của đêm sa mạc ập vào khiến đội bay tỉnh cả người.

Tiếng chúc mừng xen lẫn tiếng cười vang lên giữa sa mạc mênh mông. Phạm Tuân tháo găng tay, mở mũ bảo hiểm, cởi giầy an toàn và không quên tháo con búp bê nhỏ xíu đã đồng hành cùng mình trong suốt mấy ngày bay, Phạm Tuân ra khỏi buồng lái trước sau đó đến Gorbacô.

Đội cấp cứu diu Gorbacô và Phạm Tuân ra chiếc lều vừa căng tạm ở bên cạnh. Vừa đẩy thoi mà sao đông thế: đội cấp cứu các nhân viên y tế... nhưng nhộn nhịp nhất và mất trật tự nhất là các phóng viên báo chí, cả các nước phương Tây, Liên Xô và các nước xã hội chủ nghĩa, trong đó có Việt Nam.

Những cuộc phỏng vấn sau khi hạ cánh

Vẫn trong bộ quần áo giáp bay, nằm trên chiếc ghế dựa đặc biệt, đội bay vừa được các bác sĩ chăm sóc vừa phải trả lời biết bao câu hỏi của các phóng viên, người hỏi về sức khỏe, hỏi về sự cố trong chuyến bay, có người thì lại hỏi có gặp “đĩa bay” (UFO) không, nhiều nhiều lắm... Phạm Tuân kể lại rằng, ở đây, lần đầu tiên bị “sự cố” với phóng viên báo chí. Chẳng là, trong lúc các phóng viên nước ngoài hỏi liên tục và rất cụ thể thì có một phóng viên Việt Nam cứ đưa micrô ra và nói: “Anh cho tôi xin vài lời!”. Câu ấy lặp lại đến mấy lần liền. Vừa mệt lại vừa bận rộn trả lời biết bao câu hỏi, Phạm Tuân hơi nặng giọng: “Hỏi gì thì anh hỏi cụ thể đi. Tôi có gì để anh xin đâu!”. Sau này thì Tuân mới biết phóng viên đó phật ý và trách cứ điều gì đó. Đây cũng là bài học đầu tiên cho Phạm Tuân khi trở thành phi công vũ trụ.

Khi các thủ tục đón tiếp, trả lời phỏng vấn đã xong, đồng chí sĩ quan chỉ huy đội cấp cứu yêu cầu mọi người tản ra để các bác sĩ chăm sóc và thay quần áo giáp cho phi công. Giữa không khí trong lành của sa mạc, dưới bầu trời đầy sao và gió mơn man, khi trút khỏi bộ quần áo giáp nặng nề cộng với niềm vui hoàn thành chuyến bay, các phi công cảm thấy phân chấn lạ thường. Rồi tự nhiên, các câu hỏi về chuyến bay lại được đặt ra, cùng với nó là biết bao nhiêu người đứng vào để chụp ảnh kỷ niệm. Một không khí vui náo nhiệt hết như ngày hội.

Sau vài giờ trên bãi hạ cánh, sức khỏe của hai phi công bình thường. Đội bay lên trực thăng bay về thành phố Lénin. Ở đây, bầu không khí thật tưng bừng, náo nhiệt. Những người dân mà chủ yếu là những người làm khoa học phục vụ trong trường phóng tên lửa không ít lần đã đón các đội bay trở về. Họ vui, họ phấn khởi và đầy tự hào. Những cô gái Kazacxtan với váy áo rực rỡ, tươi cười ôm những bó hoa, bánh mì và muối tặng đội bay. Các đồng chí lãnh đạo của thành phố bắt tay chúc mừng... Một cuộc mít tinh nho nhỏ diễn ra và hai phi công vũ trụ được đội mũ dân tộc địa phương, được khoác lên vai chiếc băng với dòng chữ “Công dân danh dự Kazacxtan”.

Đón tiếp các phi công vũ trụ của tàu Soyuz-37 tại thành phố Ngôi sao

Đón nhận danh hiệu Công dân danh dự Kazacxtan.

Kết thúc buổi đón tiếp, đội bay được đưa về phòng nghỉ. Vừa bước vào phòng, Phạm Tuân không khỏi giật mình vì thấy xung quanh phòng khách khá lớn được đặt các dãy bàn, trên mặt bàn bày la liệt sách báo, rồi ảnh, tranh vẽ đủ thể loại phần lớn đều liên quan đến hàng không vũ trụ. Một nhân viên đi cùng nói nhỏ với Phạm Tuân: hãy cứ nghỉ đi, ngày mai làm việc sau. Cái công việc của ngày mai ấy là ngồi ký lên các sách báo mà mọi người gửi đến xin chữ ký làm kỷ niệm.

Phải nói thêm một chút ở đây là gần như có luật bất thành văn: trước khi bay, các phi công chỉ được gọi là đội bay và tuyệt đối không được ký tên làm kỷ niệm. Chỉ khi nào đã vào vũ trụ thì lúc đó mới được gọi là phi công vũ trụ và bấy giờ mới được cho chữ ký kỷ niệm.

Về chuyến hạ cánh của con tàu “Liên hợp”, nhà thơ Hoàng Minh Châu đã

viết bài “Khi con tàu hạ cánh” với cảm xúc ngập tràn:

“Khi chầm dù xuất hiện
Giữa nền trời xanh lơ
Xa xôi ngoài vạn dặm
Tôi, bạn khó lòng chờ
Ta muôn chạy tới nơi
Khối sắt vừa buông xuống
Mà nghe tiếng cuộc đời
Hò reo như sấm động
Rồi phút giây sung sướng
Mắt tôi, bạn sẽ nhòa
Khi cửa tàu mở rộng
Các anh hùng hiện ra...
Nào, các bạn, lùi xa
Cho đằng sau trông rõ
Những anh hùng của ta
Hiển lành như hoa nở
Người Việt Nam ta đó
Bạn Xô Viết ta đây

Các anh về, chuyển bay
Chở ắp đầy tình bạn
Da các anh mang nắng
Từ năng lượng mặt trời
Mắt các anh màu sáng
Từ thiên thể xa xôi
Khoan hỏi anh nhiều lời
Niềm vui không kể xiết
Những người vui ra khơi
Lên bờ thường say đất
Hãy sờ tay lên ngực,
Mà nghe ta tự hào,
Như chính ta cũng được
Tự tay với trăng sao...”

Thông tấn xã Liên Xô và Thông tấn xã Việt Nam đã ra thông báo về chuyến bay này như sau:

- Ngày 31-7-1980, sau khi hoàn thành thắng lợi chương trình làm việc chung trên Tổ hợp quỹ đạo nghiên cứu khoa học “Chào mừng-6 - Liên hợp-36 - Liên hợp-37”. Đội bay quốc tế gồm V.V.Gorbatcô - phi công vũ trụ Liên Xô, hai lần Anh hùng Liên Xô và Phạm Tuân - nhà du hành, nghiên cứu vũ

trụ, Anh hùng nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, đã trở về Trái đất.

- Các nhà du hành vũ trụ L.Pôpôp và V.Riumin tiếp tục làm việc trên Trạm “Chào mừng-6”. Khoang đổ bộ của tàu “Liên hợp-36” đã đổ xuống một địa điểm đã định trên lãnh thổ Liên Xô, cách thành phố Dgiekazgan 180 km.

- Sau khi xuống đến mặt đất, sức khỏe của đồng chí V.V.Gorbatcô và đồng chí Phạm Tuân đều tốt.

- Trong quá trình bay chung trên Tổ hợp quỹ đạo “Chào mừng-6 - Liên hợp-36 - Liên hợp-37”, các đồng chí L.Pôpôp, V.Riumin, V.Gorbatcô và Phạm Tuân đã hoàn thành hàng loạt công trình nghiên cứu thí nghiệm y sinh học và công nghệ học do các chuyên gia Liên Xô và Việt Nam chuẩn bị với sự tham gia của các nhà khoa học các nước xã hội chủ nghĩa khác. Theo chương trình nghiên cứu tài nguyên thiên nhiên và môi trường chung quanh, đội bay quốc tế đã tiến hành quan sát bằng mắt và chụp ảnh các vùng khác nhau của lãnh thổ Việt Nam. Các nhà du hành cũng đã tiếp tục các thí nghiệm đã được bắt đầu trong các chuyến bay quốc tế trước bằng máy móc khoa học do chuyên gia các nước tham gia Chương trình Intercôsmôt chế tạo. Việc hoàn thành chương trình nghiên cứu trên Trạm quỹ đạo “Chào mừng-6” được các nhà khoa học Liên Xô và Việt Nam cùng nhau đề ra cho phép thu được những số liệu mới nhằm phát triển khoa học cơ bản và ứng dụng thực tế vào các ngành kinh tế quốc dân.

- Chuyến bay vũ trụ được hoàn thành thắng lợi chứng minh hùng hồn sự phát triển hơn nữa các mối quan hệ khoa học và kỹ thuật giữa Liên Xô và Việt Nam là một bằng chứng rạch ròi mới của sự hợp tác đầy hiệu quả giữa các nhà khoa học các nước xã hội chủ nghĩa trong việc chinh phục và sử dụng khoảng không vũ trụ vào mục đích hòa bình...

Các báo chí, các kênh truyền hình của Liên Xô, của ta, của các nước bạn trong phe xã hội chủ nghĩa rồi của cả các nước phương Tây liên tục đăng các tin, bài với những dòng tít lớn trên trang nhất về chuyến bay này.

Dịp tôi ngồi nói chuyện với Phạm Tuấn, tôi hỏi anh:

- Vậy sau mấy ngày trên vũ trụ trở về, việc sinh hoạt, đi lại của anh có thấy thay đổi gì không?

- Có chứ! - Phạm Tuấn trả lời, - sau khi tiếp đất, cái vui, cái phấn khởi nó chen lấn một phần làm cho tôi cảm thấy khỏe và quên đi tất cả những cái gì gọi là mệt mỏi do chuyến bay gây ra. Cảm giác khi còn ngồi trong buồng hạ cánh thì không có gì mới lạ, cũng như những lần ngồi tập luyện vậy thôi, nhưng khi ra khỏi buồng hạ cánh những bước đi đầu tiên thấy nó lằng lằng nhưng lại nặng nề như có vật gì vô hình buộc vào chân và bước đi không được thẳng, cảm giác rất lạ lùng. Ngồi ăn cầm thìa đĩa cũng thấy nặng. Đêm nằm ngủ, khi trở mình thấy người nặng trĩu, tỉnh giấc mới nhận ra: mình vừa từ vũ trụ trở về. Về sân bay Baicônua là bọn tôi lập tức được đưa vào buồng tập những bài tập như trước khi bay để kiểm tra, so sánh tình trạng không trọng lượng ảnh hưởng lên phi công như thế nào. Nhưng thực ra, vừa mệt mỏi cộng với tâm lý mình đã bay rồi nên cái động lực nó kém hẳn và tất nhiên, kết quả không thể bằng tập luyện trước chuyến bay. Buổi chiều, khi ra sân đánh tennis thì không thể nào mà đánh trúng bóng được. Thấy bóng đẩy mà vợt không trúng. Tất cả những ảnh hưởng của chuyến bay nó không thật nặng nề, nhưng chúng tôi cũng phải luyện tập mấy ngày các hoạt động mới trở lại bình thường. Đây là tôi bay có 8 ngày còn các phi công bay lâu trong vũ trụ thì phải gian khổ, khó khăn lắm mới hồi phục được. Làm quen với không trọng lượng đã khó nhưng quen trở lại với có trọng lượng cũng không dễ dàng gì, thậm chí còn khó hơn...

- Thì các anh đã sướng khi chẳng còn nặng nề gì với tình trạng không trọng lượng. Nhẹ cứ như lông hồng ấy, đúng không? - Tôi nói.

- Mỗi tình trạng đều có những cái vất vả, khó nhọc của nó. Cứ phải trải qua thì mới hiểu!

Quả thực, từ khi bắt đầu phóng con tàu lên và suốt cả quá trình trong chuyến bay, các phi công vũ trụ phải luôn luôn đối phó với hàng loạt khó khăn, ngay cả những giây phút hạ cánh để trở về sống trên mặt đất. về vấn đề này, Thiếu tướng, phi công vũ trụ P.Climuc đã nói:

- Sau một thời gian dài sống trong tình trạng không trọng lượng, đúng là chúng tôi đã chịu đựng tình trạng có phụ tải rất khó khăn. Lồng ngực tôi bị ép chặt sát xương sống. Không thở được. Không nói được và cũng không ngóc đầu lên được. Cuối cùng, một tiếng nổ phát ra, tôi cảm thấy bị xô đẩy nhẹ và vài giây sau lại bị xô đẩy mạnh hơn. Những hiện tượng đó báo cho chúng tôi biết rằng hệ thống dù đã bật mở ở độ cao 10 km. Hệ thống này gồm có dù kéo, dù hãm rồi mới tới dù đỡ. Đó là dù chính, rộng tới mấy trăm mét vuông. Ngay khi mới chạm đất, chúng tôi đã phải tách ra khỏi các thứ đó ngay, để khỏi bị cuốn theo chiều gió. Chợt tôi nghe thấy tiếng của V.Xêvaxtianôp gọi tôi. Tôi quay lại và không nhìn thấy đầu của anh ấy đâu cả vì bị tấm bản đồ phi công vũ trụ che lấp. Xêvaxtianôp cố gỡ tấm bản đồ ra khỏi mặt nhưng hai cánh tay của anh ấy chưa kịp giơ lên đã lại rơi ngay xuống, hết như những cánh tay đã chết rồi. Phải khó khăn lắm tôi mới tới được chỗ anh ấy và cũng lại vất vả lắm tôi mới nhắc được tấm bản đồ đang che mặt anh ấy. Tấm bản đồ chỉ to như một tờ báo, thế mà lúc này nó nặng đến thế! Người tôi cũng nặng như chì. Tôi cố hết sức để vặn cái cần khóa cửa ra vào bộ phận thu hồi, nhưng nó chỉ nhích đi từng tí một. Sau nỗ lực đó, tim tôi đập thành thịch và cảm thấy rất rõ cả những tiếng đập dữ dội trong các động mạch ở cổ. Hẳn nó phải đập tới 180 lần trong một phút. Cửa ra vào bộ phận thu hồi đã hé mở.

Tôi bước ra ngoài, chân đã chạm đất. Nhưng chân tôi đâu mất rồi? Tôi có cảm giác như hai chân tôi đã bị thay thế bằng một cặp chân giả thô sơ. Tôi cố hết sức tập trung nghị lực, co thót cả cơ bụng, bước đi bước đầu tiên. Các đồng chí trong đội thu hồi cũng vừa tới, vội chạy ra đỡ tôi, nhưng tôi cương quyết từ chối. Cúi người về phía trước, tôi gắng hết sức và đã vượt qua được cái sức ì. Tôi đã tự đi được 20 m là khoảng cách từ chỗ tôi đứng đến chỗ thay bộ quần áo giáp, mặc bộ quần áo bình thường. Mới có thể thôi mà tôi đã bị mệt lử. Với thói quen trong vũ trụ, tôi lại định nằm dài người ra cho thân mình trôi lơ lửng một chút trong khoang tàu không có trọng lượng. Nhưng không khí ở mặt đất đã không đỡ nổi tôi nữa... Ngày đầu tiên trở về Trái đất, chúng tôi hoàn toàn thuộc quyền các thầy thuốc. Lại tiếp tục xét nghiệm, lại tiếp tục cảm lên người các nóm theo dõi sức khỏe. Phải nhóm dậy, phải đứng trên hai chân, phải làm các động tác theo chỉ dẫn chứ không còn được trôi lơ lửng trong con tàu vũ trụ nữa. Phải đứng thẳng là điều gay go, vất vả nhất vì lúc đó đầu cứ quay tít đi và cổ họng cứ nghẹn lại. Hai chân cảm thấy đau nhức tới từng thớ thịt. Điều băn khoăn hơn là không biết tình trạng này còn có thể kéo dài tới bao lâu. Bởi vì, trở lại với trạng thái có trọng lượng ở mặt đất, khả năng thích nghi phụ thuộc rất chặt vào cơ thể từng người, không ai giống ai cả. Riêng đối với tôi, chỉ 6 giờ sau khi ngủ dậy tôi đã có thể tổ chức cuộc họp báo đầu tiên. Tôi biết rõ cơ thể của tôi đã trở lại bình thường. Một ngày sau, tôi ăn đã thấy ngon miệng và 5 ngày nữa, tôi đã có thể dạo chơi, bước đi được 10.000 bước. Nhưng rất chóng bị mệt và các cơ bắp vẫn còn nhức nhối. Qua thời gian bay, cả tôi và Xêvaxtianôp đều bị sụt cân nhiều. Bắp đùi và cẳng chân hai chúng tôi gầy tẹp đi rõ rệt. Xét nghiệm máu cho thấy có một số thay đổi trong thành phần máu, đặc biệt là bị giảm sút lượng hồng cầu. Hai chúng tôi hoàn toàn trở lại trạng thái bình thường trong khoảng 45 ngày sau khi hạ cánh. Còn hai anh Liakhôp và Riumin, sau 6 tháng bay trong vũ trụ, sức khỏe vẫn tốt, có thể nói là tốt hơn tôi tưởng tượng, không thấy có sự thay đổi trong thành phần máu như tôi, nhưng cũng bị rối loạn tiền đình. Cả Liakhôp và Riumin đều bước đi không vững, chỉ muốn nằm, ngồi, còn đứng thì rất khó chịu. Giơ chân lên cũng khó, lúc nào cũng như bị hút xuống đất và cầm vật gì cũng thấy nặng. Chúng tôi đã phác ra một chương trình tập luyện trong khoảng một tháng rưỡi để các anh ấy thích nghi với cuộc sống có trọng lượng trên mặt đất, nhưng chỉ sau 10 ngày là các anh ấy đã làm được tất cả mọi việc, đi lại bình thường như chúng tôi...”.

Riêng với Phạm Tuân, trong “Báo cáo tình hình sức khỏe phi công nghiên cứu vũ trụ Phạm Tuân trước, trong và sau chuyến bay...” của Bệnh viện Không quân thì thấy:

“Phạm Tuân được khám sức khỏe 3 giờ sau khi hạ cánh. Lúc đó anh có hơi mệt, đi có lảo đảo một chút, tuy nhiên vẫn định hướng tốt và tiếp xúc tốt với mọi người xung quanh, anh viết và ký lưu niệm. Bút tích của anh không khác gì so với bút tích trước chuyến bay.

Anh đã chịu đựng tốt chuyến bay 8 ngày đêm. Trong suốt chuyến bay, hiệu suất công tác của anh được giữ vững ở mức cao.

Sau chuyến bay, cân nặng của Phạm Tuân có giảm đi 3,4 kg, nhưng sau 3 ngày đã khôi phục được 0,4 kg và sau 1 tháng thì cân nặng của anh đã vượt mức trước khi bay, lên 70 kg...”

Cũng có thể, thời gian ở trong vũ trụ của Phạm Tuân ngắn hơn, cộng với tố chất và khả năng thích nghi của một phi công chiến đấu nên vượt qua khó khăn phần nào đó nhẹ nhàng hơn. Gần một tuần tập luyện hồi phục sức khỏe, ngày 4-8-1980 đội bay bay về Matxcơva. Đúng 12h, máy bay hạ cánh xuống sân bay Chcalôp gần Trung tâm vũ trụ. Đón đội bay có Phó Tổng Tư lệnh Không quân Liên Xô, Nguyên soái Không quân A.N.Ephimôp, Chủ tịch ủy ban nhà nước về chương trình vũ trụ cùng cán bộ cao cấp của Trung tâm vũ trụ và nhiều cơ quan khác.

Đội bay bước xuống thang máy bay, đến trước Chủ tịch ủy ban báo cáo kết quả chuyến bay. Tiếp theo, đội bay được hộ tống về quảng trường Trung tâm huấn luyện vũ trụ. Mới hai tuần trước đó, đoàn xe rồng rắn tiến đi thì nay

cũng đoàn xe ầy lại đón các phi công vũ trụ trở về thật là hoành tráng. Cánh cửa xe mở, Phạm Tuân bước xuống. Cả quảng trường đầy ắp người - các đồng chí chỉ huy Trung tâm, các cán bộ của chương trình Intercôxmôt, các công trình sư, kỹ sư, chuyên viên chế tạo tàu vũ trụ, tên lửa đẩy, các nhận viên Trung tâm điều khiển. Ở khu vực gần giữa quảng trường có Đại sứ Việt Nam Nguyễn Hữu Mai, ông Nguyễn Hữu Xiển, phi công Anh hùng Nguyễn Đức Soát cùng đoàn vừa từ Việt Nam sang, trong đó có bố của Phạm Tuân, bà mẹ của Bùi Thanh Liêm đi bên Bùi Thanh Liêm cùng vợ con của hai gia đình. Các đồng chí Việt Nam tiến lại gần đội bay bắt tay, ôm hôn và trao những bó hoa tươi thắm. Phạm Tuân bế hai cô con gái nâng lên cao, một tình cảm đầm thắm dành cho gia đình.

Phạm Tuân tiến lại bên cạnh cha mình, nhìn ông trong bộ “véc” thật mới lạ. Ông chỉ cười, chẳng nói gì. Ông vẫn thế. Phạm Tuân hiểu rõ niềm vui tốt cùng của người cha tần tảo để anh có được ngày hôm nay.

Phạm Tuân hỏi sao không thấy Đỗ Văn Lanh. Trầm xuống giây lát, mọi người mới nói Lanh đã hy sinh trong chuyến bay huấn luyện. Đang vui bỗng Tuân lặng đi, buồn đột ngột. Chẳng là trước chuyến bay, phía bạn có nói với Phạm Tuân là anh được mời một người bạn phi công sang đón anh sau chuyên bay. Phạm Tuân đề nghị xin thêm mấy người nữa được không? Phía bạn bảo: chỉ được một thôi! Với sự kiện trọng đại, Phạm Tuân muốn có bạn bè đông đủ. Phạm Tuân suy nghĩ mãi, cuối cùng chọn mời Đỗ Văn Lanh - một Anh hùng phi công quả cảm cùng bay với Tuân từ MIG-17 rồi lên MIG-21. Đỗ Văn Lanh học tại trường bay Việt Nam chưa hề được đi Liên Xô bao giờ...

Đôi bạn chiến đấu Phạm Tuân và Đỗ Văn Lanh

Không để bạn bè biết đến chuyện này, Phạm Tuân hòa cùng dòng người xen lẫn cờ hoa dắt tay nhau đến tượng đài Gagarin đặt vòng hoa và trở về vị trí mít tinh. Tại đây, Thiếu tướng Climuc, Phó Giám đốc Trung tâm đọc báo cáo đánh giá chuyến bay, ca ngợi các phi công đã hoàn thành trọn vẹn chương trình đặt ra. Rồi rất nhiều những bài phát biểu của phía Liên Xô, Việt Nam, của cán bộ công nhân viên... rất ngắn gọn, súc tích xoay quanh việc ca ngợi tình hữu nghị Việt Nam - Liên Xô, ca ngợi những thành tựu vĩ đại trong lĩnh vực vũ trụ mà Liên Xô và các nước xã hội chủ nghĩa đã đạt được, ca ngợi lòng dũng cảm, ý chí... của đội bay.

Đặt hoa trước tượng đài Iu ri Gagarin

Hai phi công vũ trụ phát biểu cảm ơn Đảng, nhân dân hai nước, cảm ơn các nhà khoa học, các công trình sư kỹ sư, cảm ơn tình cảm mà bạn bè anh em đã giành cho đội bay.

Trên đường về nhà, Phạm Tuân đi cạnh Bùi Thanh Liêm. Tuân chợt nhớ tới hai chiếc đồng hồ đeo vào vũ trụ, liền rút một chiếc tặng Liêm làm kỷ niệm.

Những ngày sau đó, bố của Phạm Tuân cùng đoàn đi thăm một số nơi ở Matxcơva, sau đó về nhà ở cùng Phạm Tuân và cháu. Phạm Tuân mời ông ở lại để về cùng chuyến máy bay vào cuối tháng tám, nhưng ông nhất định không nghe. Ông bảo ở đây buồn lắm, và lại ở nhà còn bao nhiêu công việc. Tính ông là vậy.

Bố Anh hùng Phạm Tuân (ngoài cùng bên phải) cùng các phi công vũ trụ

Trước ngày bay phải tập luyện vất vả nhưng sau khi hoàn thành chuyến bay cũng chẳng nhẹ nhàng hơn. Gần một tháng ở lại Matxcơva dày đặc

chương trình - nhiều cuộc gặp gỡ với các cơ quan, đơn vị, đoàn thể, các trường, các học viện quân sự... Ở đâu cũng thế, cũng gặp gỡ, giao lưu, chụp ảnh, ký kỷ niệm... Có lần, khi đến một trường phổ thông, các cháu thiếu niên xinh xắn vén áo lên xin chữ ký vào lưng. Có cháu táo tợn hơn còn xin chữ ký ngay vào bụng, vẽ ngây thơ hồn nhiên, sự nhiệt tình và trọng thị tạo nên niềm vui bất tận...

Nói chuyện với các cháu Thiếu nhi

Ngày 26-8, đội bay vào Điện Kremlin nhận danh hiệu cao quý nhà nước Liên Xô trao tặng. Đó là Anh hùng Liên Xô - Huân chương Lênin và Huy hiệu Anh hùng.

Trước đây được nghe nói nhiều về Điện Kremlin, được tham quan nhưng chỉ ở bên ngoài. Lần đầu tiên Phạm Tuân được bước vào phòng Đại sảnh - một căn phòng sang trọng lung linh: mọi thứ từ cây cột, ngọn đèn... đều toát lên cảnh “giàu sang phú quý” choáng ngợp. Phạm Tuân cảm thấy lâng lâng khó tả.

Đồng chí Brêgionhep - Tổng Bí thư - Chủ tịch Xô Viết tối cao trực tiếp gắn Huân chương Lênin và đeo Huy hiệu Anh hùng cho Phạm Tuân. Riêng Gorbacô đã 2 lần Anh hùng nên chỉ được tặng Huân chương Lênin.

Tổng bí thư Brêgionhep gắn tặng danh hiệu cao quý

Được người lãnh đạo cao nhất của Đảng và nhân dân Liên Xô vĩ đại trao phần thưởng, đây là một vinh dự vô cùng to lớn của đội bay.

Nhận phần thưởng cao quý của nước CHND Mong Cổ

Ngày 30-8, đội bay rời Matxcơva về nước. Phía Liên Xô cử một đoàn cán bộ của chương trình , Intercôxmôt do đồng chí Trung tướng Satalốp - Phó chỉ huy Trung tâm dẫn đầu cùng đi. Vừa hạ cánh xuống sân bay, nhìn qua cửa sổ đã thấy các tầng lớp nhân dân đứng xếp hàng cầm cờ Việt Nam, cờ Liên Xô vẫy chào. Phạm Tuân bồi hồi xúc động. Đồng chí Hoàng Tùng ra tận chân cầu thang máy bay đón tiếp. Những bó hoa tươi thắm và những cái bắt tay, ôm hôn thắm thiết giành cho đoàn làm Phạm Tuân choáng ngợp trước sự đón tiếp nồng nhiệt của mọi người.

Trên đường về, nhìn hai bên đường, một cảnh tượng trái ngược diễn ra: trong sự xơ xác của xóm làng sau cơn bão số 6 là sự vui mừng nồng nhiệt với cả rừng cờ hoa của nhân dân đứng đón hai bên đường.

Phạm Tuân nở nụ cười và giải bày tâm sự: vinh dự quá, không ngờ đội bay lại được đón tiếp nồng nhiệt như vậy. Phạm Tuân và Gorbacô được bố trí ngồi trong chiếc xe “Traica” cùng đồng chí Hoàng Tùng. Những đoạn trao đổi của họ luôn bị gián đoạn vì xe đi đến đâu cũng thấy nhân dân hai bên đường cầm cờ hoa vẫy chào với nét mặt rạng rỡ. Đất nước vừa qua cuộc chiến tranh giải phóng lại đang tiến hành chiến tranh biên giới cộng với sự tàn phá của bão giông vậy mà ai nấy đều vui vẻ, đều phấn khích. Phạm Tuân càng thấy tự hào vì được đại diện cho cả dân tộc, mang hình bóng Việt Nam vào vũ trụ. Đoàn xe qua cầu Long Biên tiến về Phủ Chủ tịch (trước là Phủ Thủ tướng), người dân đứng ngày càng đông càng hoan hỉ. Quanh khu vực Phủ Chủ tịch, dòng người như bất tận. Các đồng chí lãnh đạo cao cấp của Đảng, nhà nước, quân đội hầu như có mặt đông đủ để đón đoàn. Khi vào nhà khách, bước lên cầu thang gỗ, Tổng bí thư Lê Duẩn và Thủ tướng Phạm Văn Đồng đi hai bên khoác tay Phạm Tuân hỏi chuyện ân cần. Một phút giây mà Phạm Tuân không bao giờ quên được.

Tổng bí thư Lê Duẩn trao tặng phần thưởng cao quý

Phạm Tuân báo cáo lại quá trình thực hiện chuyến bay và nhấn mạnh: trước khi đi, được các đồng chí gặp gỡ, giao nhiệm vụ, hôm nay đội bay đã hoàn thành trọng trách ấy. Những điều đội bay đã làm thể hiện được bản lĩnh Việt Nam và làm sâu sắc thêm tình đoàn kết hữu nghị giữa hai dân tộc. Cảm ơn Đảng, nhân dân hai nước đã nâng cánh cho đội bay vào vũ trụ.

Các nhà du hành vũ trụ Việt Nam - Liên Xô đã tặng lại các đồng chí lãnh đạo Đảng, nhà nước những kỷ vật mà đoàn bay đã mang vào vũ trụ. Đó là cờ Đảng, Quốc huy, năm đất Ba Đình, Tuyên ngôn độc lập và Huy hiệu của Bác Hồ. Như vậy, trên bản đồ chinh phục vũ trụ đã có hình ảnh của Việt Nam. Lá cờ đỏ sao vàng của Tổ quốc đã bay trong vũ trụ.

Buổi chiều cùng ngày, tại Phủ Chủ tịch long trọng diễn ra lễ trao phần thưởng cao quý giành cho trưởng đoàn Satalôp, hai phi công vũ trụ Gorbacô, Phạm Tuân và đội bay dự bị Bưcôpxki, Bùi Thanh Liêm. Đồng chí Trường Chinh gắn Huân chương và Huy hiệu Anh hùng cho từng người. Trong lời phát biểu của mình, đồng chí ca ngợi tình đoàn kết keo sơn giữa hai Đảng, hai dân tộc đã giúp chúng ta vượt qua những khó khăn gian khổ giành chiến thắng, nay lại sát cánh cùng nhau bay vào vũ trụ và ca ngợi những thành tựu mà nhân dân Liên Xô giành được trong lĩnh vực chinh phục vũ trụ, đánh giá cao về tinh thần, nghị lực của đội bay...

Chủ tịch Hội đồng nhà nước Trường Chinh tặng phần thưởng cao quý

Chủ tịch Tôn Đức Thắng gặp phi công Phạm Tuân và Bùi Thanh Liêm

Đại tướng Văn Tiến Dũng tiếp đón các phi công vũ trụ

Đúng ngày 2-9, đoàn bay vào Thành phố Hồ Chí Minh. Cũng giống như Hà Nội, một cuộc đón tiếp thật long trọng và nồng nhiệt. Ngoài cờ hoa vẫy chào, ở các góc đường còn có các đội văn nghệ với kèn trống tưng bừng. Hàng vạn người áo quần rực rỡ cùng cờ hai nước vẫy chào đoàn.

Các Anh hùng vũ trụ được đón tiếp nồng nhiệt

Đồng chí Võ Văn Kiệt - Bí thư Thành ủy cùng các đồng chí lãnh đạo Đảng, cơ quan thành phố có mặt đông đủ. Sau 5 năm từ ngày giải phóng, chúng ta có phi công vũ trụ. Đó có lẽ là niềm tự hào chung mà đặc biệt là nhân dân miền Nam.

Tôi hỏi Phạm Tuân:

- Sự đón tiếp đoàn ở trong miền Nam có khác gì ngoài Hà Nội không?

- Có chứ! Không khí tưng bừng náo nhiệt thì cũng vậy, nhưng với đặc điểm của người phía Nam thì sự hồ hởi, phấn khởi được biểu hiện rõ nét hơn. Họ vừa reo hò vừa vẫy cờ hoa, đặc biệt lại ăn mặc rất đa dạng và sắc sảo... Đẹp và vui lắm. Tôi nhớ nhất 2 lần “diễn hành”, đó là: chiều 2-9, theo chỉ thị của Bí thư Thành ủy, tôi và ông Gorbacô mặc đại lễ phục, đứng trên xe mui trần (xe quân sự) cùng đoàn xe hộ tống đi vòng quanh các phố trong đó có các phố vùng Chợ Lớn, Gia Định nơi nhiều Hoa kiều sinh sống. Hôm sau, trên đường từ Vũng Tàu về thành phố, đến Đồng Nai lại được lệnh đổi xe. Chúng tôi lên xe mui trần, đứng chào nhân dân hai bên đường. Trời mưa nhẹ, đoạn đường khá dài, chúng tôi được chứng kiến sự chào đón nồng nhiệt của nhân dân thành phố mang tên Bác giành cho chúng tôi. Trong ý nghĩ sâu xa, có lẽ đây là hành động muốn nói với thế giới rằng người Việt Nam kiên cường bảo vệ Tổ quốc, dù chiến tranh chưa chấm dứt nhưng nhân dân Việt

Nam vẫn bình tĩnh và vững bước đi vào xây dựng đất nước phồn vinh.

Chuyến bay vào vũ trụ là một sự kiện mới trong thời điểm nhất định với đất nước ta, nó mang lại nhiều ý nghĩa. Nó chứng minh hùng hồn con người Việt Nam có truyền thống yêu nước, bao đời xây dựng và bảo vệ Tổ quốc thân yêu, ngày nay với sự hợp tác quốc tế, chúng ta có thể tiến xa, tiến vững chắc hơn nữa trên con đường xây dựng và bảo vệ Tổ quốc thân yêu của mình. Còn với Liên Xô thì tình đoàn kết hữu nghị đã có từ trên mặt đất, trên biển và trên bầu trời, bây giờ được thể hiện ngay cả trong vũ trụ. Liên Xô là nước giúp đỡ chúng ta có hiệu quả trong chiến tranh giải phóng, bây giờ lại cùng chúng ta bay lên vũ trụ. Tình đoàn kết hữu nghị đã tạo nên sức mạnh lớn lao giúp chúng ta tiến về phía trước.

HÀNH TRÌNH ĐẾN THÀNH PHỐ NGÔI SAO

Vào giai đoạn từ cuối năm 1978 đến đầu năm 1979, Việt Nam tiến hành lựa chọn các phi công và cả các kỹ sư để khám tuyển cử đi đào tạo thành phi công vũ trụ. số lượng phi công được gọi đi khám tuyển khá đông. Tôi có gặp và nói chuyện với anh Nguyễn Khánh Duy - một trong những phi công MIG-21 hồi ấy có trong danh sách khám tuyển. Anh Khánh Duy cho biết:

- Sau kết quả của những cuộc hội đàm của Tổng Bí thư Lê Duẩn với Tổng Bí thư Brêgiơnep, đồng chí Brêgiơnep có gợi ý mời Việt Nam tham gia chương trình Intercôsmôt (chương trình vũ trụ Quốc tế). Phía Việt Nam nhận lời. Để xúc tiến việc này, nhiều phi công đã được “chấm” và đưa đi khám tuyển. Tôi nhớ, hồi ấy đông lắm, có các anh Nguyễn Văn Cốc, Đinh Trọng Kháng, Trần Tuấn Việt, Trịnh Bá Tư, Vũ Kim Điển và nhiều anh khác nữa. Trong đội ngũ kỹ sư thì có cả anh Nguyễn Quang Tấn... Nói chung là đông! Đông lắm!

Vậy quy trình khám có khác gì hồi ta đi khám tuyến phi công không? - Tôi hỏi anh Khánh Duy.

- Khác chứ! Khi ấy thì các bác sĩ của Liên Xô theo dõi chỉ đạo, còn các bác sĩ Việt Nam trực tiếp thực hiện việc khám tuyến. Trong quá trình khám, phải soi chiếu tất cả các bộ phận trong cơ thể, đặc biệt là phổi và dạ dày. Riêng về hai khoản này thì tôi có những kỷ niệm nhớ đời. Anh biết thế nào không? - Để lấy dịch vị dạ dày, người ta bắt tôi phải nuốt một ống nhựa mềm và phải nằm bất động đến 3-4 tiếng đồng hồ cho dịch vị chảy ra. Như thế đã là một nỗi lăm ròi, nhưng chưa kinh khủng bằng cái khoản soi chiếu dạ dày và phổi. Bọn tôi phải nằm trên chiếc giường, nói đúng hơn là trên chiếc giát giường được đặt lên trên chiếc đệm lò xo, ở phía cuối giường có cái xích để xích hai chân lại, hai bên thành giường lại có hai đoạn dây dù để cột chặt hai tay vào thành giường...

- Thế thì có khác gì chuẩn bị tra tấn, chuẩn bị “ăn đòn xăng-tan” như ngày xưa Pháp nó “tấn” những người hoạt động cách mạng, đi theo Việt Minh! - Tôi buột miệng, nói xen vào.

- Im để tôi kể tiếp. Tôi cũng thoáng nghĩ như anh vậy. Khi tôi hỏi: “Sao trông như bị tra tấn thế?” thì được trả lời là: “Chẳng qua chỉ là đề phòng trường hợp khi đang soi chiếu mà các anh lại giãy đạp hoặc bất ngờ lấy tay lôi phắt ống ra khỏi miệng thì hỏng hết việc. Chỉ thế thôi mà. Anh yên tâm đi, không sao đâu!”. Cứ động viên là yên tâm, nhưng làm sao mà tôi yên tâm được? Vậy là tôi bị cột chặt chân chặt tay vào giường, rồi nhanh chóng, đầu tôi được vít ngửa ra sau. Anh cứ tưởng tượng cái cảnh sắp bị “cắt tiết” như thế nào thì nó đúng như thế. Đây là cái cảnh ngộ của tôi lúc bấy giờ. Bác sĩ dùng miếng gạc banh mềm tôi ra và thông vào đó một ống kim loại có đầu tròn màu trắng. Sau này thì tôi đoán là cái đầu tròn ấy được gắn máy ảnh, dùng để chụp từng phần phía trong dạ dày vì tôi cứ nghe thấy tiếng “xoạch, xoạch” liên tục. Chắc lúc ấy là lúc máy ảnh hoạt động vì sau đó chúng tôi được xem một đoạn phim dài chụp các phần phía trong dạ dày của mình mà.

Chuyện ấy là về sau này thôi, chứ lúc bấy giờ thì phải lên gân lên cốt để mà gánh chịu cái sự xâm nhập của vật thể lạ là cái ống kim loại kia trong cổ họng của mình. Đau lắm, khó chịu lắm mà không làm sao được. Đến khi soi phổi cũng thế, anh ạ! Ông soi phổi thì ngắn hơn, nó chỉ khoảng 50-60 phân thôi nhưng cũng cực kỳ lắm. Qua được cái “công đoạn” ấy là anh em chúng tôi phải ăn cháo mất ba ngày liền đồng thời phải uống kháng sinh liên tục trong vòng 5-6 ngày đấy!

- Tôi được nghe nói cái ống ấy như cái ghi đông ' xe đạp, có đúng không hả anh?

- Không hoàn toàn là cái ghi đông xe đạp! - Khánh Duy cười, - cái ghi đông xe đạp mà tống vào họng thì có mà toi! Nhưng cái ống kim loại này cũng gần to bằng cái ghi đông xe đạp và cũng cong queo. Mà sao hồi ấy lại không thấy có tên anh trong danh ị sách khám tuyển nhỉ?

- Hồi ấy tôi đang ở Yên Bái. Vùng sâu vùng xa mà, ai để ý làm đâu, với lại, mình là cái thằng “phọt ! phẹt”, xứng làm sao được! Chỉ tính riêng cái khoản soi khám vậy thôi là mình đã thán phục lắm rồi. Mình thì mình chẳng chịu nổi đâu!

- Ờ, tôi kể tiếp cho anh nghe nhé! Bùi Thanh Liêm cũng như thế. Mới bị tống chiếc ống mềm vào họng thôi mà Liêm đã phản ứng, làm cho bà bác sĩ ngã bật vào tường. Sau đó thì Liêm tuyên bố khẳng khái: “Tôi chỉ bay MIG-21 thôi, chẳng vũ trụ vũ chiếc gì hết cả!” và bỏ ra về luôn. Chi bộ lâm thời của sở phi công đi khám tuyển đã phải họp, phải động viên mãi sau đó Liêm mới tiếp tục đi khám đấy!

- Hành trình để đến được thành phố Ngôi Sao thôi mà đã gian nan thế, chắc hẳn hành trình vào vũ trụ thì còn gian nan hơn nhiều! - Tôi thốt lên.

- Sau này thì không biết thế nào chứ bây giờ thì gian nan thật! - Khánh Duy đồng tình, - mà thời gian khám tuyển thì đâu có ngắn. Phải mất chừng 5-6 tháng chứ chẳng đùa. Tới vòng cuối thì chỉ còn có 5 người thôi. Đó là các anh Nguyễn Văn Cốc, Bùi Thanh Liêm, Đinh Trọng Kháng, Trịnh Bá Tư và tôi. Rồi các chuyên gia, bác sĩ Nga sang xem xét các hồ sơ sức khỏe và chọn lọc chỉ lấy có ba người là Nguyễn Văn Cốc, Bùi Thanh Liêm và Đinh Trọng Kháng. Vậy là dự định chọn 4 người, nhưng thiếu mất một người.

Tôi có lần gặp anh Đinh Trọng Kháng - người khá bền bỉ đứng trụ trong khám tuyển. Tôi hỏi:

- Việc khám tuyển trong nước và khi sang bên kia thì thế nào hả anh?

- Trong nước thì đại loại cũng như khi ta khám tuyển bay, nhưng có điều kỹ lưỡng hơn. Sang bên kia thì gay go nhất là phải ngồi ghế quay để kiểm tra tiền đình. Cứ thấy đèn sáng là phải ấn nút... Mà cũng lâu rồi, tôi cũng không nhớ lắm đâu... Đại loại là thời gian giành cho việc khám tuyển này khá dài, riêng ở bệnh viện Trung ương Quân đội cũng đã mất ngót nghét gần một tháng rồi chứ không phải là ít đâu... Những cái này chắc bác sĩ Hiệp là nắm và nhớ được đấy.

Gần đây, tôi có dịp đến thăm anh Nguyễn Văn Cốc. Tôi hỏi anh về việc khám tuyển vũ trụ ở bên nước mình và bên Liên Xô thì anh tươi cười, hồ hởi nhắc lại những kỷ niệm thời ấy:

- Anh Khánh Duy nói đúng đấy! Đến bây giờ khi nghĩ lại mình cũng vẫn còn ngại, nhưng mà hồi ấy được động viên, được giao nhiệm vụ nên hăng hái lắm. Các phương tiện hồi ấy đâu có hiện đại được như bây giờ, ngán nhất là “cái ghi đông xe đạp” tống vào cổ họng, sau đó cứ xoay đi xoay lại để soi chụp mấy “cơ quan đoàn thể” trong người mình. Ghê lắm. Mà hôm nào mình gặp được cậu Duy thì mình sẽ nhắc lại cái kỷ niệm ấy. Mình cũng bị nhiễm trùng như cậu Duy đấy. Sau cú soi chiếu ấy là mình bị sốt mất mấy ngày, cũng phải uống kháng sinh chứ có đùa đâu!

- Vậy khi các anh sang khám bên Liên Xô, bên bệnh viện Trung tâm quân đội ấy thì thế nào? - Tôi hỏi.

- Sang bên kia thì những gì bọn mình, tức là ba người: mình, Đinh Trọng Kháng và Bùi Thanh Liêm đã trải qua xét nghiệm ở bên nước rồi thì không phải khám lại nữa, các bạn chỉ kiểm tra các tham số thôi. Chỉ có riêng Phạm Tuấn là phải làm từ đầu.

- Bên đó các anh phải khám những gì?

- Cũng nhiều đấy, nhưng đại loại khó khăn nhất là phải ngồi ghế quay. Nó giống như khi đi khám tuyến phi công, nhưng thời gian lâu hơn và tốc độ quay nhanh hơn, chừng như một phút là 60 vòng và phải quay trong vòng 10 phút cơ. Thoạt đầu là ngồi thẳng, sau đó là đến tư thế gục đầu xuống, rồi nghiêng sang trái, rồi nghiêng sang phải, tiếp là tư thế ngả đầu ra phía sau. Đinh Trọng Kháng chỉ chịu được có 5-6 phút là nôn, mình đâu được đến phút thứ 7 thứ 8 gì đó rồi cũng nôn. Bùi Thanh Liêm cũng không trụ được đến phút cuối cùng, cũng nôn. Chỉ có mỗi Phạm Tuấn là chả bị sao cả. Khi mình còn đang ngồi trên ghế thì thấy Tuấn đã xong việc, đứng ngay cạnh, lấy bao thuốc lá ra và hỏi cô bác sĩ: “Tôi có thể hút thuốc ở đây được không? Tôi

thèm thuốc quá!”. Cô bác sĩ trả lời: “Đúng ra là không được, nhưng riêng trường hợp của anh thì tôi thông cảm, anh hút cũng được!”. Rồi cô ấy trêu: “Đúng là phi công bắn rơi B-52 có khác!”. - Anh Nguyễn Văn Cốc vừa trả lời tôi, vừa cười.

- Nghe nói, Hội đồng khám sức khỏe phải dẫn đo, so sánh giữa anh và anh Tuấn ghê lắm phải không? - Tôi hỏi tiếp.

- Mình biết là cũng có đấy vì sau đó, ông Phó Chủ tịch Hội đồng có gọi riêng mình vào phòng của ông ấy để giải thích và động viên. Mình vui vẻ hiểu ngay ra vấn đề. Thực ra, bản thân mình cũng thấy là Tuấn có những ưu điểm, như khi quay ghế chẳng hạn, mọi người bị nôn, còn Tuấn có bị sao đâu. Tuấn lại trẻ hơn mình, sức đương nhiên là tốt hơn mình rồi. Trong chiến tranh, mình lại bị nhảy dù nên sức khỏe có lẽ cũng ảnh hưởng đôi chút. Để Tuấn là xứng đáng rồi...

Tôi tiếp tục tìm đến nhà bác sĩ Dương Trọng Hiệp - người bác sĩ từng có nhiều năm gắn bó với các phi công của Trung đoàn Không quân 921 và cũng là người theo dõi việc khám tuyển từ đầu đến cuối để tìm hiểu thêm. Sau một tuần trà thì bác sĩ Hiệp cho biết:

- Phải nói một cách cho có đầu, có cuối thì như thế này: đầu năm 1979, Viện sĩ Nguyễn Văn Hiệu - Viện Khoa học Việt Nam có nhiệm vụ bay sang Liên Xô để nhận kế hoạch và chỉ tiêu về khám tuyển sức khỏe phi công vũ trụ. Sau khi Viện sĩ Nguyễn Văn Hiệu về nước, nhiệm vụ ấy được triển khai ngay. Phòng Quân y và Bệnh viện Không quân đã họp và thành lập “Ban chỉ đạo khám tuyển”. Ban chỉ đạo gồm có các anh Nguyễn Lung, Lê Minh, Mai Khắc Thái, Dương Trọng Hiệp và một số anh khác nữa. Hồi ấy còn có cả sự cộng tác của 5 cơ sở y tế Trung ương trong và ngoài quân đội nữa, đó là trường Đại học quân y, Viện quân y 108, Bệnh viện Bạch Mai, Viện mắt và

Viện tai, mũi, họng Trung ương. Tất cả các hồ sơ sức khỏe của các phi công được tập hợp lại và lựa chọn những phi công sức khỏe loại 1 để lấy đi khám tuyển. Đây coi như khám tuyển vòng 1. Việc tổ chức khám tuyển trong điều kiện nội trú, tổ chức ngay tại bệnh viện là khám tuyển vòng 2. Sau vòng 2 thì chọn lựa được các anh Nguyễn Văn Cốc, Bùi Thanh Liêm và Đinh Trọng Kháng, tức là mới có ba người, vẫn còn thiếu một chỉ tiêu nữa... để đưa sang Trung tâm đào tạo phi công vũ trụ mang tên Iuri Gagarin. Ó đó, Hội đồng giám định y khoa Trung ương Liên Xô đảm nhiệm. Đây là cơ quan giám định sức khỏe cao nhất, gồm các chuyên viên đầu ngành về y học vũ trụ trực tiếp khám tuyển. Đây cũng là khám vòng 3.

Từ trái sang Bùi Thanh Liêm, bác sỹ Dương Trọng Hiệp, Nguyễn Văn Cốc, Phạm Tuấn, Đinh Trọng Kháng

- Tôi nghe nói khám ngặt nghèo và ghê gớm lắm, đúng không ạ? Ví như soi chiếu dạ dày và phổi...

- Đây gọi là nội soi. Mà phương tiện, máy móc hồi ấy cổ lỗ sĩ lắm. Nói ra cho thêm xấu hổ. Nhưng cũng vì khám kỹ thế nên mới phát hiện được cậu Vương Sĩ Quý có sỏi bất thường ở trong não, đã cảnh báo phải thận trọng trong việc bay bò...

- Anh cũng có nhiệm vụ dẫn mấy anh sang bên Nga khám tiếp đúng không ạ?

- Đúng! Tôi và ba anh Nguyễn Văn Cốc, Bùi Thanh Liêm, Đinh Trọng Kháng sang thành phố Ngôi Sao. Bấy giờ thì Phạm Tuấn đang học ở Học viện Gagarin. Ở vòng 3 này thì có thêm Phạm Tuấn, vậy là đủ 4 người để chọn lấy 2. Chúng tôi ở Bệnh viện Trung ương Quân đội gần một tháng. Tại đây phải khám với 47 chỉ tiêu về sức khỏe. Cứ sau một đợt là tôi phải đến

Đại sứ quán của ta ở Liên Xô để gọi điện báo cáo kết quả về nhà. Giai đoạn cuối thì tôi phải bay về Việt Nam, trực tiếp báo cáo Đại tướng Văn Tiến Dũng, sau đó là Đại tướng Võ Nguyên Giáp, Thượng tướng Trần Văn Trà, rồi Tư lệnh Đào Đình Luyện. Nói chung, để chọn lựa ra được đôi bay không phải dễ dàng gì. Nếu anh muốn hiểu chi tiết thì cố tìm cuốn của Giáo sư Vũ Gia Cúc - Trưởng Tiểu ban y sinh vũ trụ, cuốn đó viết khá chi tiết về việc tuyển chọn các chỉ tiêu về sức khỏe của các phi công vũ trụ đấy...

- Vâng, em sẽ cố gắng tìm để đọc! Vậy công việc của anh ở bên ấy tiếp diễn thế nào? Em có nghe là chuyện chọn lựa giữa anh Tuân và anh Cốc cũng đắn đo lắm, đúng không?

- Có chuyện ấy thật. Giữa hai anh thì chọn anh nào cũng được, gần như là ngang nhau mà! Có điều, Hội đồng khám tuyển của bạn dẫn đo ở chỗ: khi anh Cốc nhảy dù, xương hông có bị rạn nên các bạn rất lo, nhớ khi bay về, lúc tiếp đất hay tiếp nước, nói chung là khi hạ cánh, bị lực giáng mạnh, nếu lúc ấy mà chỗ rạn xảy ra vấn đề gì thì nguy to. Bàn đi tính lại chán chê rồi đi đến quyết định thống nhất là chọn Phạm Tuân. Chính tôi phải bay về nước để trực tiếp báo cáo các “cụ” là về chuyện ấy. Rồi tôi lại bay sang để tiếp tục thực hiện nhiệm vụ theo dõi sức khỏe của hai anh Phạm Tuân và Bùi Thanh Liêm. Tôi cũng là người trực tiếp ký vào biên bản đảm bảo về tình hình sức khỏe cho Phạm Tuân trước khi chính thức bay vào vũ trụ, rồi đón Phạm Tuân khi Tuân trở về Trái đất.

- Anh là nhân vật quan trọng đấy! - Tôi ngắt lời bác sĩ Hiệp.

Bác sỹ Dương Trọng Hiệp cùng hai đội bay Việt Nam

- Quan trọng thì cũng chẳng quan trọng lắm đâu, nhưng mình được lãnh đạo ở Baicônua đón tiếp long trọng lắm. Một mình một xe Vonga có cảm cờ Việt Nam trước đầu xe trong khi mình mới đeo hàm Thiếu tá thôi đấy.

- Thế là oách quá còn gì nữa!

Chúng tôi cùng cười vui vẻ. Những kỷ niệm, những kỷ ức như thế làm sao quên cho được. Ai đó nói rằng: “Kỷ niệm nào rồi cũng thành dĩ vãng/Mây của trời rồi gió sẽ cuốn đi...”, tôi cho rằng chưa chính xác lắm.

Quay trở lại với việc khám tuyển ở thời gian đó.

Trong khi ở nước nhà đang sôi động Với việc khám tuyển phi công vũ trụ thì vào giai đoạn ấy Phạm Tuân đang học ở Học viện Không quân Gagarin (Liên Xô) không biết gì thông tin về khám tuyển phi công vũ trụ. Khi đoàn của anh Đinh Tôn sang học khóa học đề cao, lúc gặp Phạm Tuân, anh , Đinh Tôn nói:

- Vậy là cậu mất một suất đi vũ trụ rồi!

- Thế là sao ạ? - Phạm Tuân hỏi lại.

Đúng là Tuân chưa hiểu được “thế nào là thế nào” thì mấy hôm sau nhận được lệnh gọi đi khám sức khỏe cùng với các anh Nguyễn Đức Soát, Phạm Phú Thái, Nguyễn Thanh Quý (những phi công chiến đấu của các Trung đoàn

Không quân 921 và 927 cùng học lớp với Phạm Tuân. Anh Nguyễn Đức Soát là Anh hùng Lực lượng vũ trang và anh Phạm Phú Thái sau này cũng là Anh hùng Lực lượng vũ trang).

Sau các vòng khám thì bác sĩ cho tập hợp mấy anh em lại và tuyên bố:

- Tất cả mấy anh em đây, đều có thể bay được trên tất cả các loại máy bay, nhưng bay vào vũ trụ thì... đừng có mơ!

Mọi người lẳng lặng nhìn nhau và yên tâm trở lại Học viện. Riêng Phạm Tuân thì chẳng có gì tiếc nuối vì biết thân phận mình đã “trượt” phi công ngay từ ngày khám đầu tiên cách đây hơn 15 năm.

Nhưng rồi khoảng tháng 3 thì thầy Trưởng khoa gọi Phạm Tuân đến, giao nhiệm vụ đi khám sức khỏe cùng 3 phi công Nguyễn Văn Cốc, Bùi Thanh Liêm, Đinh Trọng Kháng vừa bay từ Việt Nam sang, bởi ở nhà chỉ tuyển chọn được có 3 suất, phải có thêm một nữa cho đủ bốn người để chọn lấy 2.

Tuân thầm nghĩ, trong chuyện này mình được đưa vào làm “quân xanh” mà thôi vì mọi sự chắc ở nhà đã sắp đặt đâu vào đấy cả rồi. Cái lý lịch về sức khỏe của mình, ai mà chẳng biết.

Trong vòng hơn nửa tháng, Phạm Tuân phải qua đợt kiểm tra y học rất kỹ. Riêng 3 anh Nguyễn Văn Cốc, Bùi Thanh Liêm, Đinh Trọng Kháng được thành thạo vì đã khám kỹ ở Việt Nam.

Bốn anh em được bố trí ở trong 2 phòng. Anh Nguyễn Văn Cốc và Phạm Tuấn ở cùng một phòng. Bùi Thanh Liêm và Đinh Trọng Kháng ở cùng một phòng.

Phạm Tuấn kể:

- Tôi ở cùng phòng với anh Cốc. Vào một buổi tối, khi tôi đang ngủ, nghe có tiếng động, tỉnh dậy thấy anh Cốc trong bộ quần áo ngủ trắng đang “trồng cây chuối” trên giường. Tôi hỏi anh làm gì vậy? Anh Cốc nói bài tập này do ông Nguyễn Khắc Viện dạy có tác dụng đưa máu lên não như khi bay vũ trụ. Khi anh em ngồi tâm sự với nhau thì anh Cốc hỏi: “Nếu nay mai cậu làm dự bị thì cậu thấy thế nào?”. Tôi trả lời ngay: “Thôi, nếu làm dự bị thì đề nghị cho tôi trở lại Học viện để tôi học tiếp. Làm dự bị thì mất đứt đi hai năm rồi sau đó chẳng biết có được bay hay không. Hai năm ấy tiếc lắm chứ. Trong cùng trang lứa thì tôi đã học chậm hơn các anh ấy mất vài đợt rồi!”. Câu chuyện của hai anh em tôi cũng tạm dừng ở đây và đi ngủ, ngày mai khám tuyển tiếp.

- Thế việc khám tuyển ở bên đó có phức tạp hơn bên mình không, có gặp khó khăn nhiều không? - Tôi hỏi.

- Hồi trước, tôi không lọt vào vòng khám tuyển phi công nên tôi không biết, nhưng so với khám tuyển định kỳ hàng năm của phi công thì nó phức tạp và kỹ hơn nhiều. Họ moi móc đủ thứ từ ngoài vào trong. Tôi cứ tưởng tượng mình là một vật thí nghiệm ấy. Vậy nên phó thác cơ thể mình cho bác sĩ, chẳng hề suy nghĩ, lo lắng. Họ bảo gì cứ thế mà làm. Nhưng cái gian nan nhất vẫn là động tác quay ghế. Cái này thì không phó thác cho bác sĩ được, nó nôn nao, nó choáng vàng mà mình không sao cưỡng lại nổi. Họ buộc mình vào ghế rồi nổi lằng nhằng với bao nhiêu là điện cực: đo tim mạch, huyết áp, lượng thở, độ nháy mắt... rồi quay. Có 2 loại quay đều trong 10 phút, 1 loại

quay thì cứ 3 giây cúi xuống, 3 giây ngẩng đầu lên. Một loại quay lắc đầu sang 2 bên cũng với thời gian 3 giây. Đây là động tác kiểm tra hệ thống tiền đình kết hợp trong điều kiện máu lưu thông lên não thay đổi liên tục. Khi quay nhanh, anh cúi đầu xuống tạo ra cánh tay đòn với lực li tâm máu văng lên đầu, khi ngừng đầu lên không còn cánh tay đòn, máu lại đi xuống. Đồng thời sự thay đổi nhiều chiều, hệ thống tiền đình cũng dễ gây ra rối loạn. Đinh Trọng Kháng chịu được đến phút thứ 4 thứ 5 thì nôn, sau đó ốm và bị loại. Anh Nguyễn Văn Cốc và Bùi Thanh Liêm cũng chỉ trụ được đến phút thứ 6, cũng bị nôn. Anh Nguyễn Văn Cốc và Bùi Thanh Liêm đề nghị được quay lại, nhưng lần quay lại này, anh Cốc cũng chỉ trụ được đến phút thứ 7 thứ 8. Còn tôi, ở vào phút thứ 5 thứ 6 gì đó, cũng thấy nôn nao, nhưng thế nào lại vượt qua được. Nó giống như mình tập chạy dài ấy mà, tới một ngưỡng nào đó thấy rất mệt nhưng khi vượt qua được cái ngưỡng ấy là lại thấy cân bằng ngay, thấy bình thường ngay. Sau “cái vụ” ngồi ghế quay ấy thì còn tiếp tục đến “vụ” khác. Ấy là phải ngồi vào trong thùng kín, trong thùng vẽ những vạch màu trắng. Vạch trắng khá lớn với góc nghiêng khoảng 30°. Khi ngồi im thì mình nhận ra vạch nó nghiêng, nhưng đến khi thùng quay, con người tự nhiên cứ muốn nghiêng theo cái vạch trắng đó. Trong trạng thái nghiêng ấy, các công tắc dưới ghế sẽ nổi mạch và cho ra tín hiệu cảm giác sai. Kiểm tra cảm giác sai chỉ đơn giản vậy thôi, nhưng vượt qua được đâu phải dễ dàng.

Rồi cũng đến lúc kết thúc việc kiểm tra, khám tuyển, ủy ban kiểm tra sức khỏe quốc gia triệu tập 4 anh em chúng tôi lại để công bố kết luận. Tới lúc này thì tôi mới thấy hồi hộp, không biết số phận mình sẽ thế nào. Tôi được gọi đầu tiên. Tôi thoáng nghĩ, đây chắc cũng giống như trong cuộc thi hoa hậu, ai được gọi tên trước là người ấy sẽ bị loại, và theo quy luật, cứ loại dần loại dần cho đến khi xướng danh người cuối cùng thì người ấy chắc chắn là hoa hậu. Tôi đồng dục bước vào phòng, mọi người trong Hội đồng giám định y khoa đứng lên bắt tay và chúc mừng. Sau đó là đến Bùi Thanh Liêm, Nguyễn Văn Cốc và Đinh Trọng Kháng. Bước ra khỏi phòng khám, anh Cốc cười vui và nói: “Họ bảo tớ cũng được, nhưng để bay đợt sau!”.

Tôi đã có dịp tiếp xúc với những tài liệu nói về việc khám tuyển phi công

vũ trụ và biết rằng, do tính chất đặc biệt về điều kiện sống và cường độ làm việc căng thẳng trên các con tàu vũ trụ, nên yêu cầu đầu tiên trong việc tuyển chọn phi công vũ trụ là phải khỏe về thể chất, về ý chí, hoạt bát, tự nguyện tham gia và say mê với nghề nghiệp. Trong quá trình khám tuyển, căn cứ vào tình trạng sức khỏe, các nhân viên y tế xác định người dự tuyển có đủ điều kiện thực hiện chương trình huấn luyện đặc biệt để tham gia các chuyến bay vũ trụ hay không. Đồng thời, phát hiện những phản ứng tâm lý cũng như sinh lý của cơ thể đối với các thử nghiệm gắng sức, nhằm xây dựng kế hoạch huấn luyện bay vũ trụ cho từng cá nhân. Muốn vậy, phải sử dụng những phương pháp về tâm lý học, về sinh lý học, về sinh hóa học và về lâm sàng để đánh giá chức năng sinh lý toàn diện của cơ thể người dự tuyển, phát hiện được những yếu điểm nhỏ nhất, kín đáo nhất trong chức năng của từng cơ quan, từng bộ phận. Một trong những nội dung rất quan trọng trong công tác tuyển chọn là khám nghiệm về mặt tâm lý để phát hiện những người có thần kinh thật vững vàng, có khả năng tập trung tư tưởng, có trí nhớ tốt, sức chú ý cao, có khả năng phối hợp công tác tay chân và hoạt động của các giác quan theo hướng định sẵn một cách thật nhanh nhẹn... Ngoài những khám nghiệm về sinh lý, về lâm sàng... người thử nghiệm phải qua một loạt thử nghiệm đặc chủng của ngành hàng không trên các thiết bị đặc biệt ở mức độ cao hơn so với khám tuyển phi công. Ngoài ra, còn đánh giá sức chịu đựng cuộc sống hoàn toàn im lặng, hoàn toàn cô lập dài ngày trong buồng kín chật hẹp, thiếu ánh sáng... đánh giá sức chịu đựng nóng, sức chịu đựng lạnh trong buồng tạo nhiệt. Đồng thời, trong quá trình tuyển chọn còn kết hợp kiểm tra kiến thức văn hóa, kiến thức về hàng không nhằm đảm bảo cho phi công vũ trụ có những tri thức cần thiết về vật lý địa cầu, về khí tượng học, về thiên văn học, về kỹ thuật điều khiển con tàu vũ trụ trong các giai đoạn bay và cả những kiến thức thông thường về y học...

Như vậy, muốn trở thành phi công vũ trụ, phải là người có bản lĩnh. Đó là có khả năng về trí tuệ tiếp thu các kiến thức về vũ trụ, có năng lực điều hành các trang thiết bị của con tàu, có ý chí, nghị lực đồng thời có đủ sức khỏe và tâm lý để vượt qua mọi khó khăn trong các điều kiện đặc biệt của chuyến bay.

Có thể nói, tuyển chọn phi công vũ trụ là cả một công trình khoa học tổng hợp, là một trong những yếu tố góp phần quyết định thắng lợi của chuyến bay.

Trong bản báo cáo tổng kết tháng 4-1979 của bác sĩ Lê Minh, Chủ tịch Hội đồng khám tuyển phi công vũ trụ Việt Nam - Viện trưởng Bệnh viện Không quân có ghi: "...Khám ở vòng 2, Bùi Thanh Liêm là một trong những phi công đạt và vượt nhiều chỉ tiêu quy định. Đặc biệt, khi đến khám tuyển vòng 3 tại Matxcơva, quay với tốc độ 60 vòng/phút trong 10 phút, một môn mà mọi người dự tuyển phi công vũ trụ đều thấy phải có một sức chịu đựng cả về thể chất lẫn ý chí, nghị lực thì mới vượt qua được. Những phi công vũ trụ của ta, điển hình là Phạm Tuân chịu đựng khá tốt, quay 60 vòng/phút trong 10 phút mà không hề tái mặt hoặc nôn mửa. Các chuyên gia y tế ở đây phải công nhận anh là một trong những phi công của các nước đã tham gia chương trình intercôsmôt đạt yêu cầu về thử nghiệm này. Kết quả cuối cùng là Phạm Tuân và Bùi Thanh Liêm đã trúng tuyển vào đội bay vũ trụ quốc tế. Điều đó càng thêm vững tin, với sự hợp tác và giúp đỡ chí tình của Liên Xô, chúng ta có đầy đủ khả năng về mọi mặt tham gia chương trình Intercôsmôt...". Công bố kết quả khám tuyển xong, Tuân trở lại Học viện Gagarin báo cáo nhà trường và bay về Việt Nam nhận nhiệm vụ.

Về nước, Phạm Tuân và Bùi Thanh Liêm được gặp tất cả các đồng chí lãnh tụ, các lãnh đạo cao cấp của Đảng, của Nhà nước. Tất cả đều động viên và dặn dò Phạm Tuân: "Các đồng chí đã được tuyển chọn để trở thành phi công vũ trụ. Đây là điều vinh dự lớn lao không chỉ cho cá nhân các đồng chí mà là cho cả đất nước của chúng ta. Đất nước ta còn nghèo, nhưng có truyền thống lịch sử vẻ vang. Chúng ta phải cố gắng để sánh vai các cường quốc năm châu. Việc đồng chí sẽ bay vào vũ trụ chứng tỏ điều đó. Toàn thế giới đã biết đến Việt Nam qua những chiến thắng huy hoàng trong chiến tranh, nay sẽ càng biết đến Việt Nam trong thời kỳ hòa bình, trong công cuộc xây dựng đất nước, làm chủ khoa học kỹ thuật. Các đồng chí phải cố gắng". Lúc này Phạm Tuân mới thấy sao mà chuyến bay quan trọng thế, vừa tự hào được tham gia nhưng cũng gợi lên những lo lắng...

Phi công vũ trụ Phạm Tuân và Bùi Thanh Liêm

Những lời dặn dò còn nhiều, rất nhiều... nhưng ấn tượng nhất là khi Phạm Tuân gặp Thủ tướng Phạm Văn Đồng. Sau một hồi trò chuyện, ân cần dặn dò xong thì Thủ tướng quay sang hỏi Phạm Tuân:

- Cháu thấy người Việt Nam ta thế nào?

Thủ tướng Phạm Văn Đồng gặp các phi công trước khi lên đường.

Phạm Tuân băn khoăn, khó nghĩ quá, không biết ý định trong câu hỏi của Thủ tướng là gì, đành trả lời như kiểu “truyền thống”:

- Dạ, thưa bác! Cháu thấy người Việt Nam ta rất cần cù, thông minh, dũng cảm, giàu lòng yêu nước, thương nòi...

- Chưa đúng lắm! - Thủ tướng Phạm Văn Đồng ngắt lời, - khối người Việt Nam ta chỉ thích ăn ngon, mặc đẹp thôi, và lười lao động lắm!

Phạm Tuân không ngờ Thủ tướng lại có nhận xét thẳng thắn như vậy. Phạm Tuân không biết nói thế nào nữa và nghĩ rằng, trong sâu xa, Thủ tướng muốn nhắc nhở mình phải thật cố gắng, thật chăm chỉ học tập và làm việc thì mới đạt được những điều mong muốn, mới xứng danh với vị thế của người Việt Nam. Tuân tự nhủ: “Mình sẽ phấn đấu làm tốt những điều mà các bậc lãnh đạo dặn dò, gửi gắm!”.

Thù tướng Phạm Văn Đồng thăm gia đình của các phi công

Tháng 4-1979, Phạm Tuân và Bùi Thanh Liêm bay sang Liên Xô, đến “Thành phố Ngôi Sao” - Đại bản doanh của các phi công vũ trụ Liên Xô. Vợ con của hai anh được bố trí bay sang sau.

Theo như thỏa thuận ký kết giữa hai nước thì sau khi sang thành phố Ngôi Sao, phía Việt Nam sẽ phải đảm bảo cho phi công của ta và gia đình mọi vấn đề về vật chất từ ăn ở đến học tập. Nhưng sang học đã gần 1 tháng mà chẳng thấy bên nước hoặc Đại sứ quán nói gì đến chuyện ăn ở, may mà Phạm Tuân và Bùi Thanh Liêm đã học ở Nga nên có chút ít đồng “rúp” để trang trải cuộc sống tạm thời. Phía bạn tạm bố trí cho Phạm Tuân và Bùi Thanh Liêm mỗi người 1 căn hộ. Một hôm, Thiếu tướng Lêônôp - Phó Giám đốc Trung tâm đến thăm. Ông thấy 2 anh em sống độc thân, căn phòng thì trống trải. Sau khi trò chuyện, ông nói:

- Thôi thế này, sau này phía Việt Nam lo cho các anh thế nào thì tùy, còn phía Trung tâm sẽ chu cấp cho các anh theo các tiêu chuẩn của sĩ quan Liên Xô. Đây là tiêu chuẩn ngoài thỏa thuận giữa hai nước.

Hai anh phấn khởi, tổ chức để đón vợ con sang. Lãnh đạo Trung tâm lúc đó chỉ sợ các anh sống độc thân. Nếu sống độc thân, họ phải lo cho chỗ ăn chỗ ở, người phục vụ ăn uống, kể cả quản lý hàng ngày nhất là ngày nghỉ hay những ngày lễ tết.

Phạm Tuân là “chỉ huy”, là bí thư chi bộ của 2 gia đình. Vì mãi mê với công việc tập luyện rồi quên đi những đòi hỏi vật chất với nhà nước. Cho đến lúc hoàn thành chuyến bay, về nước, các anh cũng chẳng có lấy một tờ báo để đọc, 1 cái thiệp chúc mừng năm mới... cũng không luôn, đây là chưa nói đến tiền lương hay phụ cấp.

Gia đình Phạm Tuân và Bùi Thanh Liêm tại thành phố Ngõi Sao

Có lần Phạm Tuân tâm sự: trong Trung tâm cùng luyện tập có các phi công Mông cổ, Cu Ba... sao họ được Đại sứ quán, Tùy viên quân sự quan tâm thế, được thăm hỏi thường xuyên, giúp đỡ tận tình... Rồi lại tự lý giải: đất nước mình vừa thoát khỏi chiến tranh giải phóng, còn bao nhiêu công việc phải lo, rồi lại đang Chiến tranh biên giới... Thôi, mình cứ “tự lực tự cường” là tốt nhất.

Nói vậy thôi nhưng ở trên, các đồng chí lãnh đạo Đảng, nhà nước luôn quan tâm đến các anh. Có lần, Thủ tướng Phạm Văn Đồng đi công tác đến Matxcơva đã gọi 2 gia đình của hai anh đến, vừa thăm hỏi vừa nghe báo cáo tình hình. Rồi Đại tướng Võ Nguyên Giáp đến thăm các anh tại Trung tâm. Đại tướng nghe Phạm Tuân báo cáo và trực tiếp thăm Trung tâm, dặn dò các anh nhiều điều.

Đại tướng Võ Nguyên Giáp thăm nơi tập luyện của các phi công

Đại tướng Võ Nguyên Giáp thăm gia đình các phi công

Đại tướng Võ Nguyên Giáp chụp ảnh với các phi công vũ trụ tại Sân bay Baicônua

Bút tích của Đại tướng Võ Nguyên Giáp

Cảm động trước sự quan tâm của Đảng và nhà nước, các anh càng cố gắng nhiều hơn trong học tập và rèn luyện.

Khi 2 phi công Việt Nam tới Trung tâm thì một số nước: Tiệp Khắc, Đức, Ba Lan... đã bay, các nước còn lại đã chuẩn bị xong và chờ đến lượt bay. Việt Nam tuy đến sau nhưng được dân cư Trung tâm kể cả các đội bay quốc tế rất chú ý, chẳng là các anh là đại biểu của Việt Nam vừa đánh thắng Mỹ và đang tiến hành chiến tranh bảo vệ biên giới phía Bắc. Phạm Tuân và Bùi Thanh Liêm là hai phi công đã từng chiến đấu và bắn rơi máy bay Mỹ. Họ khâm phục lắm chứ, nhất là Trung tá Phạm Tuân mới ngoài 30 tuổi, lại là Anh hùng từng bắn rơi B-52 của Mỹ. Vào thời điểm đó, các Anh hùng ở Trung tâm chỉ có Trung tướng Beregôvô - Giám đốc Trung tâm đã gần 60 tuổi là Anh hùng phi công hồi chiến tranh Vệ quốc nên họ nhìn những Anh hùng trong chiến tranh, họ thấy có cái gì đó rất kính nể.

Các phi công vũ trụ trong chương trình “Intercôsmôt

Mới học được mấy tuần thì Tuân và Liêm được thông báo: đội bay của Xô - Việt sẽ bay vào tháng 7-1980. Các anh ngỡ ngàng đã đành, một vài đội bay quốc tế khác còn ngỡ ngàng hơn, thậm chí còn thắc mắc, ghen tị với các anh, nhưng phía Trung tâm đã giải thích: “Việt Nam vừa ra khỏi chiến tranh, cần sự ưu tiên. Vả lại, phi công Việt Nam đã từng trải, lại đã học qua Học viện Không quân Liên Xô, hoàn toàn có thể rút ngắn thời gian tập luyện được!” (lúc đó Phạm Tuân học năm thứ 2, còn Bùi Thanh Liêm đã tốt nghiệp Học viện).

Thế là tất cả lại “vui như Tết”, lại sát cánh cùng nhau tập luyện.

Tôi thầm nghĩ: “Đây cũng lại là một điều “khang khác” nữa trong cuộc đời Phạm Tuân. Những người khác thì bay vũ trụ về mới được phong Anh hùng,

còn Phạm Tuân thì được phong Anh hùng rồi mới bước vào bay vũ trụ...

Chương trình học tập được chia ra 3 phần, nhưng nó đan xen nhau trong suốt thời gian chuẩn bị. Đó là: phần lý thuyết; phần tập trên các buồng tập và rèn luyện thể lực, tâm lý và cấp cứu phi công. Ta thường nói khái niệm “Hàng không - Vũ trụ”, nhưng giữa hai trạng thái ấy nó chỉ chung nhau ở phần không gian, còn về nguyên lý, quy luật hoạt động thì hoàn toàn khác nhau. Máy bay bay được và điều khiển nó theo những quy luật của khí động lực học, như định luật Becnuli, nghĩa là dựa vào không khí. Còn tàu vũ trụ bay trong chân không, điều khiển phải dùng động cơ... Bay trên máy bay, phi công thường xuyên chịu quá tải, ngược lại, trong vũ trụ, phi công phải đối diện với tình trạng không trọng lượng...

Thực ra, phần học lý thuyết không nhiều - học sơ bộ về tên lửa đẩy, học về cấu tạo con tàu và Trạm “Chào mừng”, học về quỹ đạo bay, về nguyên lý điều khiển con tàu, về mặt phẳng lắp ghép...

Giờ tập luyện với sự hướng dẫn của các kỹ sư

Buồng lái của con tàu đơn giản hơn buồng lái của máy bay nhiều: chẳng có đồng hồ, rất ít công tắc. Phi công thao tác chỉ qua một “hộp bàn phím” và một màn hình. Nói là “hộp bàn phím” vì nó rất nhiều khẩu lệnh nên không đủ chỗ để phân hết ra mà phải đưa vào từng hàng A, B, C... rồi mỗi hàng ấy lại có phím số 1,2,3... Muốn tìm phím cần thiết, phải ấn A, B hay C gì đó rồi mới đến số phím. Nó phức tạp hơn sử dụng bàn phím máy tính hiện đại của chúng ta rất nhiều. Điều này đòi hỏi phi công phải học, phải nhớ và thành thạo. Khi học lái máy bay, phi công có thầy giáo ngồi bay kèm, khi nào bay tốt mới cho bay một mình (gọi là bay đơn). Nhưng bay vũ trụ thì học trên buồng tập và đi bay luôn. Vì vậy, việc luyện tập phải thật sự thuần thục không cho phép bất cứ một sai sót nhỏ nào. Chỉ cần một thao tác sai sẽ gây ra sự cố khó lường.

Hướng dẫn sử dụng thiết bị điện tử

Mọi thông tin của con tàu trong suốt quá trình bay đều được máy móc chuyển về mặt đất qua hệ thống “teleretry”, sau đó Đài mặt đất truyền lại cho phi công. Chẳng hạn độ cao bao nhiêu thì phi công đâu có biết, chỉ khi nào mặt đất thông báo, bấy giờ phi công mới rõ...

Điều khiển con tàu với những trang thiết bị hiện đại nhưng đôi khi phi công phải sử dụng những biện pháp hết sức thủ công và sử dụng kinh nghiệm của con người từ xa xưa, như định hướng theo các chòm sao. Ví dụ, khi con tàu hỏng hệ thống định vị theo Trái đất, nó cứ quay lửng lơ chẳng biết theo một hướng nào. Lúc đó, phi công phải định hướng bằng các chòm sao. Nếu cửa sổ bên phải hay bên trái là chòm sao Bắc Đẩu thì con tàu đang đi theo hướng nào. Đại để là vậy. Để làm được việc này, các phi công phải học thuộc hết bản đồ “bầu trời sao”. Học ở lớp chẳng đủ thời gian, thế là theo kinh nghiệm của các đàn anh đi trước, các “bản đồ trời sao” được dán khắp nơi: trong phòng khách, phòng ăn, thậm chí cả trong nhà vệ sinh... Bất cứ ở đâu cũng nhìn thấy bầu trời đầy sao, rồi hàng tuần thầy trò lại vào phòng tối với

bầu trời sao. Thầy chỉ từng chòm sao và trò trả lời, cứ vậy cho đến lúc thuộc thì thôi.

Đến đây, tôi bỗng liên hệ tới mối quan hệ trong thế giới động vật, nhất là đám ngựa vằn, bởi loài ngựa vằn trông cả đàn thấy toàn sọc đen chỉ chút đến hoa cả mắt, nhưng thực ra, mỗi con có một kiểu sọc riêng biệt không giống nhau và lũ ngựa con luôn được ngựa mẹ lượn qua lượn lại trước mặt để giúp ngựa con ghi nhận kiểu sọc vằn điển hình của mẹ mình. Cũng chính vì vậy mà lũ ngựa con không nhầm lẫn mẹ bao giờ. Tôi cho rằng đây là những hành vi rất khoa học...

Việc Tuân được phổ biến kinh nghiệm kia có lẽ cũng có đáng dấp như thế.

Như đã nói, lắp ghép con tàu trong vũ trụ là phức tạp và nguy hiểm nhất. Phạm Tuân kể:

- Hai con tàu bay ở tốc độ rất lớn. Tiến lại và lắp ghép với nhau đã là khó rồi. Nhưng trong điều kiện không có áp suất khí quyển, mà con tàu lại chỉ trang bị động cơ đẩy để tiến lùi, còn sang phải sang trái thì phải quay con tàu một góc 90° , 180° , hoặc quay vài lần như vậy rồi dùng động cơ đẩy phía đuôi tàu để đưa con tàu về đúng trục với Trạm “Chào mừng”. Quá trình tiếp cận và lắp ghép, con tàu cứ quay tứ tung nhưng phi công phải quan sát, điều khiển làm sao các cán khóa lắp đúng vào các ổ khóa với tốc độ 0,1 - 0,2 m/s. Nếu tốc độ lớn, va đập mạnh sẽ gây nguy hiểm, nhưng tốc độ nhỏ thì vừa chạm là tàu lại lùi ra, không đóng được ổ khóa. Nói ra ở đây, bạn đọc cũng không thể hiểu hết được, chỉ khi có mô hình mới mong giảng giải đầy đủ để các bạn hiểu được thao tác này.

Ngoài học lý thuyết về con tàu, về cách điều khiển, đội bay phải học và nắm chắc cấu tạo các thiết bị thí nghiệm và cách thực hiện các thí nghiệm ở mặt đất. Các phi công còn được học cả lý thuyết quay phim, chụp ảnh, sử dụng các trang thiết bị đó trên con tàu.

Tập luyện tại Trung tâm vũ trụ

Thực hành trong các buồng tập - đây là phần chính, vừa gian khổ, vất vả vừa đòi hỏi sự kiên trì và cả thể lực nữa. Các bài tập này đầu tiên tập riêng lẻ, sau ghép lại thành từng công đoạn, cuối cùng là thực hiện toàn bộ các công đoạn của chuyến bay. Cứ ngày ngày, hai thầy trò cùng giáo viên lý thuyết đến bên buồng tập. Sau khi kiểm tra xong phần lý thuyết liên quan đến bài tập, thầy trò lại “chui” vào bộ quần áo giáp, vào nằm trong buồng lái và bắt đầu tập luyện. Điều đặc biệt ở đây là các phi công tập luyện chủ yếu là xử lý các tình huống, chứ cứ tập theo đúng bài bản thì chẳng mấy khó khăn. Chẳng hạn đang bay, Chỉ huy sờ ra tình huống hỏng động cơ để phi công xử lý. Theo kết quả xử lý, người ta lại ra tình huống tiếp theo khi quỹ đạo con tàu bị thay đổi. Đội bay lại bàn bạc với nhau để xử lý tiếp... Vì vậy, đội bay luôn luôn ở trong trạng thái bị động. Nếu không thuần thục về lý thuyết, chắc chắn sẽ xử lý sai, mà xử lý sai lần thứ nhất sẽ dẫn đến một loạt sai phạm tiếp theo.

Tại phòng học tập của Trung tâm vũ trụ

Phạm Tuân kể lại:

- “Ngán ngấm” nhất là hai bài tập: bài cất cánh và bài lắp ghép. Bài cất cánh không có gì khó cả vì chỉ ngồi chờ tên lửa nó đẩy lên thôi. Tên lửa tốt thì thành công, phi công nào có xử lý được gì. Nhưng bài này kéo dài 8 giờ. Mặc bộ quần áo giáp, người nằm vào trong ghế với đủ các loại dây chằng đầu, ngực, chân. Trong tư thế ấy nằm đến 8 giờ liền không ăn uống, thậm chí không được “đi tè” thì còn cơ cực nào bằng. Lúc bay thật còn đỡ vì chỉ nằm 4 giờ dưới đất, còn 4 giờ trong vũ trụ không trọng lượng nên đỡ mỏi hơn. Ông

thầy đã bay nhiều lần nên được ưu tiên ra nghỉ giữa chừng, còn mình cứ làm việc như vậy, mệt ời là mệt. Cứ mỗi lần tập bài này là lại lo ngay ngáy, lo chuẩn bị về lý thuyết đã đành, lo chuẩn bị sức khỏe làm sao trụ được 8 giờ mới là vấn đề. Bây giờ còn trẻ, còn chịu được chứ như bây giờ thì có mà “són” ra quần!

Phần trên đã nói đến lý thuyết về lắp ghép con tàu, nhưng đến khi thực hành trên máy thì quả là một kỳ công. Đội bay phải tập đến hàng trăm lần và lần nào cũng rất căng thẳng, chẳng là quá trình lắp ghép diễn ra rất nhanh, con tàu lại quay cuồng. Phạm Tuân chịu trách nhiệm đo cự li, xác định tốc độ tiếp cận, thông báo để Gorbacô điều chỉnh. Mà đo tốc độ cũng rất thủ công: trên màn ra đa hiện lên mạng lưới ô vuông, phi công phán đoán kích thước “tàu mẹ” để xác định cự ly thay đổi theo thời gian, từ đó chia ra để tính toán tốc độ tiếp cận. Lúc đầu cũng có va vấp: khi thì chệch ổ khóa, lúc thì tốc độ tiếp cận lớn đâm rầm vào tàu mẹ, nhưng ngày qua ngày, thầy trò bỏ công sức luyện tập rồi cũng thành công.

Nhờ nắm vững lý thuyết và kiên trì luyện tập mà nhiều lần kiểm tra sát hạch, có cả kỳ kiểm tra của Hội đồng Quốc gia, đội bay của Phạm Tuân đều đạt xuất sắc và kết quả của chuyên bay nó đã minh chứng cho điều này.

Việc rèn luyện thể lực, tâm sinh lý cho đội bay cũng là một nhiệm vụ quan trọng. Điều đầu tiên là phải có thể lực tốt để chịu đựng được những tác động về tăng trọng lượng của chuyến bay, sau nữa là chịu được trạng thái không trọng lượng cùng với sự tác động từ tốc độ, sự xoay vần... của con tàu, đồng thời giữ được tâm lý vững vàng trước những tác động đột ngột của quá trình phóng con tàu lên hay khi con tàu trở về Trái đất. Những tác động ngoại cảnh đầy nguy hiểm luôn rình rập cùng với sự cô đơn vắng vẻ... cũng là những tác động rất lớn đến tâm sinh lý mà phi công phải được rèn luyện từ mặt đất.

Tập luyện rèn thể lực

Phạm Tuân kể tiếp:

- Hàng ngày đều có giờ thể thao, môn nào thầy ấy. Việc chạy dài, xà, tạ là bình thường. Có lần thầy giáo thể thao đưa cho một chiếc xe đạp và bảo đạp theo ông ấy. Tôi nghĩ chuyện đạp xe là chuyện thường nhật của người Việt Nam, nhưng rồi không phải vậy. Ông dẫn tôi đạp xe vào rừng, đầu tiên đạp trên lối mòn sau đó lao vào rừng qua những bãi sình lầy, những vùng đầy ắp lá cây rụng ngập đến nửa bánh xe. Ông thấy cứ đạp băng băng, còn tôi thì quá mệt nhưng không dám bỏ cuộc. Đạp liên vài giờ như vậy, tôi hoa cả mắt. Những lần sau đến giờ tập đạp xe là đã thấy sợ rồi. Chuyện đạp xe đạp là thế, còn cho đến giờ, tôi vẫn ấn tượng về chuyến tập trên biển. Tôi và Bùi Thanh Liêm được đưa xuống bán đảo Crưm. Khi hạ cánh xuống sân bay, tôi đã cảm giác cái gì đó của thời chiến, các loại máy bay trinh sát tầm xa, máy bay ném bom chiến lược Tu-95... xếp hàng dài trên sân bay, bên cạnh là những máy bay chiến đấu. Rồi khi về cảng, nơi luyện tập thì tàu chiến, tàu ngầm đậu san sát... và gần ngay đấy là “bãi biển vàng” vô cùng đẹp, nhưng rất tiếc, đây lại là “thành phố cấm” nên chẳng khách nào được đến tham quan cả. Ngày đầu tiên, chúng tôi lên tàu ra biển xa, tập làm quen với các phương tiện cấp cứu dưới nước. Mới đầu mùa Hè nên biển Hắc Hải còn khá lạnh.

Hướng dẫn sử dụng các trang thiết bị cứu hộ

Luyện tập bơi trên biển

Ngày hôm sau, chúng tôi được tập “giả định” con tàu hạ cánh khẩn cấp xuống biển.

Luyện tập hạ cánh trên biển

Chúng tôi mặc bộ quần áo giáp, ngồi trong khoang hạ cánh và thả xuống biển với sóng cấp 4 cấp 5. Nếu không có sóng thì đã có 2 anh lính thi nhau đưa đẩy để cho khoang rung lắc như khi có sóng thật. Sau nhiều giờ chịu sóng gió rung lắc trong khoang tàu nhỏ, tôi mệt vô cùng. Cũng may vừa lúc buồn nôn thì nhận được lệnh rời tàu. Nước biển lạnh làm tôi tỉnh hẳn và cơn buồn nôn cũng tan biến. Hai thầy trò chúng tôi vụng vay trong nước lạnh, trước hết là phải mở áo phao, thuyền phao, sử dụng thuốc chống cá mập, bắn đạn tín hiệu và mở bình phun khói báo hiệu. Cuối cùng thì dùng hệ thống thông tin gọi máy bay Cấp cứu. Quá trình ấy diễn ra hàng giờ đồng hồ liền. Khi máy bay trực thăng tới treo ở trên đầu thì cũng là lúc tôi cảm thấy lạnh cóng và thấm mệt. Luồng gió của các cánh quạt trực thăng làm cho nước biển dậy sóng, bọt bắn tung tóe, để tìm được chiếc móc mà trực thăng thả xuống móc vào ngực áo sao mà khó thể, cứ cầm lên rồi lại tuột ra vì gió quạt mạnh. Phải mất đến mấy lần thì mới tìm và móc được vào áo. Trực thăng kéo chúng tôi lên độ cao khoảng dăm chục mét và cứ thế đưa chúng tôi lên tàu. Khi bay lơ lửng giữa trời biển mênh mông, tôi thầm nghĩ, nhờ mà cái dây cáp kia đứt thì không hiểu rồi đời mình sẽ như thế nào? Lúc xong việc lên tàu, ông Trưởng ban cứu hộ cười vui: “May mà quân Việt Nam khỏe, lại bơi tốt, chúng tao đỡ mệt. Có anh còn không biết bơi nữa, vất vả lắm!”.

Rồi lại còn có cả các bài tập tắm trại trong rừng, trong tuyết, sẵn sàng khi con tàu hạ cánh khẩn cấp xuống bất cứ vị trí nào trên Trái đất từ kinh độ 60° Bắc đến 60° Nam... Trong số các bài tập, có một bài tập thật lí thú, đó là các phi công vào buổi tối được một thầy thể thao, một cô nhân viên mát xa dẫn đến phòng tắm hơi. Ở đó, thầy trò được đưa vào tắm nóng khô giống như tắm hơi của ta bây giờ ở nhiệt độ gần 90°C. Khi không chịu được thì ra khỏi phòng và yêu cầu phải nhảy xuống bể nước lạnh chừng 8-10°C. Cứ thế lặp đi lặp lại 3 lần giống như kiểu “tái nhúng” ấy. Lần đầu, tôi bảo theo quan niệm của Việt Nam đang nóng mà xuống lạnh là đột tử, nhưng ông thầy thể thao bảo: “Mày cứ nhảy xuống đi! Chết tao chịu!”. Tôi bật cười: “Tôi chết rồi thì ông còn chịu cái gì?”. Nghĩ vậy rồi tôi cũng nhảy ào xuống nước. Mọi việc diễn ra bình thường. Sau khi tắm xong, cô nhân viên mát xa xoa bóp cho từ mặt xuống chân và lật lại. Tất cả mất 2 giờ. Đây là bài tập làm vui cho phi công nhưng nó lý giải một điều là, khi nóng thì da giãn ra, lỗ chân lông mở to tống các độc tố ra ngoài, đồng thời mạch cũng giãn ra, máu lưu thông tốt hơn.

Khi xuống nước lạnh, da đột ngột co lại để nước lạnh không thấm sâu. Đây là bài tập để phi công làm quen và khi phải hạ cánh xuống sa mạc hay vùng lạnh có tuyết đều chịu đựng được. Còn việc tập luyện về tiền đình, thần kinh, tâm lý thì nó nhẹ nhàng hơn nhưng lại căng thẳng, mệt mỏi theo dạng khác là một cái đầu, đau con tim. Như phần trên đã đề cập đến chuyện sử dụng ghế quay hay thùng quay ấy, khi tuyển chọn phi công thì chỉ quay trong vòng 10 phút, còn khi chúng tôi tập luyện thì phải kéo dài trong 12-15 phút cơ, cùng với đó là phải đeo đầy đủ các phương tiện đo trên người: đo nhịp tim, đo lượng thở của phổi, đo số lần chớp mắt, rồi huyết áp, nhiệt độ cơ thể... nghĩa là đo tất cả mọi tham số của các “cơ quan đoàn thể” trong con người anh. Ngày qua ngày, chúng tôi thấy việc quay cuồng ấy trở thành “chuyện đời thường ở huyện”. Chúng tôi còn được đưa vào trong một buồng kín tối như buồng cùng với các tấm gương treo trên đó. Bất ngờ, đèn bật sáng rực cùng lúc là kèm theo tiếng động chát chúa để xem phi công “giật mình” tới mức độ nào và hệ tim mạch có gì xáo trộn không... Để tập quen với điều kiện tăng, giảm trọng lượng, người ta có nhiều phương pháp như bằng máy bay, bằng hệ thống bể nước nặng và trên máy li tâm. Phi công được đưa vào trong bể nước nặng theo định luật Acsimet, nước sẽ đẩy lên theo phương thẳng đứng đúng bằng trọng lượng mà phi công chiếm giữ. Đơn giản vậy thôi.

Bây giờ, tôi muốn kể với các bạn về bài tập trên máy bay: chúng tôi được đưa lên trên chiếc máy bay vận tải quân sự IL-86 rồi máy bay cất cánh lấy độ cao đến 10-11 km. Theo lệnh chỉ huy, chúng tôi nối dây an toàn vào máy bay. Khi máy bay bay xuống với tốc độ thẳng đứng bằng 9,8 m/s thì tất cả chúng tôi bay lơ lửng trong khoang máy bay và phi công tập chuyển động lật sấp, lật ngửa trong điều kiện không trọng lượng. Khi có tín hiệu đèn đỏ bật sáng là phải nhanh chóng bám vào thành tàu bay ngay nếu như không muốn “giáng” xuống sàn máy bay khi máy bay giảm tốc độ xuống thẳng đứng. Tập được mấy lần như vậy, bỗng dừng chuông kêu, đèn đỏ sáng và lệnh vang lên: “Máy bay bị hỏng, chuẩn bị nhảy dù!”. Khẩu lệnh vừa dứt thì thấy gió ập vào khoang máy bay, rít âm âm. Mọi thứ trong khoang bay lên cuộn cuộn... Tôi giật mình, sửa lại quai dù, nhìn xuống dưới thấy cánh đồng lúa mì xen lẫn vạt rừng xanh thẳm. Thoáng trong đầu tôi ý nghĩ: “Ta sẽ rơi xuống chỗ nào đây?”. Ít phút sau, cửa máy bay đóng lại, mọi việc lại trở lại bình thường. Thì ra người ta cố ý tạo ra tình huống giả để xem phản ứng của phi công ra sao.

Còn việc rèn luyện để chịu tăng quá tải khi phóng con tàu và khi về hạ cánh thì phi công được đưa vào trong máy li tâm. Cùng với việc tăng tốc độ vòng quay, quá tải sẽ tăng dần từ 1 đến 2, 3, 4... Từ quá tải bằng 6G trở lên thì mỗi lần đạt đến chỉ số mới, sẽ quay ở đó là 30 giây. Tôi nói với ông thầy cho tôi quay luôn đến quá tải 12 thay bằng quá tải 10. Thầy nhất trí. Phi công chiến đấu chúng tôi kéo quá tải đến 7-8 là chuyện luôn xảy ra mà. Khi quá tải tăng đến 10G, tôi vẫn thấy bình thường, nhưng lúc tăng đến 12G trong 30s thì quả thực là nặng. Với máy bay MIG-21 thì quá tải này là quá tải phá hủy máy bay, một số tấm điều khiển và một số mảng trên máy bay sẽ “bung” khỏi máy bay. Tôi nhìn mặt tôi qua tấm gương, thấy những phần thịt “bay” đi đâu hết, trên khuôn mặt chỉ còn trơ xương cùng với hai hố mắt lõm sâu xuống trông tựa như chiếc đầu lâu trong những bộ phim kinh dị. Tôi muốn thở nhưng hít không thấy không khí vào, trong khi đó tín hiệu đèn xanh - đỏ cứ hiện lên mà phản xạ của tôi giảm hẳn. Nếu như khi ở quá tải thấp, lúc đèn đỏ bật sáng là mình dùng tay tắt được ngay, nhưng ở quá tải 12G thì không thể phản ứng nhanh được. Với quá tải 12 mà đã như vậy rồi thì khi hạ cánh khẩn cấp, lúc quá tải lên đến 20G trong vòng mấy chục phút, không biết mình sẽ chịu đựng ra sao.

Để làm quen với tình trạng máu dồn lên đầu, ngày ngày tôi được buộc người vào một giá gỗ, đứng im trong vòng 30 phút, sau đó lật ngược đầu xuống đất tiếp tục giữ như vậy 30 phút. Cứ như vậy, máu dồn xuống chân rồi dồn lên đầu giống như trạng thái không trọng lượng. Trước khi bay một thời gian, phi công được bố trí nằm ngủ không có gối và chân giường cao hơn đầu giường vài chục độ.

Trong tập luyện, việc gìn giữ sức khỏe là tự giác vì không có ai quản lý cả: tuần học 5 ngày; thứ Bảy, Chủ nhật đi chơi, tham quan, ăn uống cũng “tự do thoải mái”, miễn sao từ thứ Hai đến thứ Sáu phải đi học bình thường. Việc kiểm tra sức khỏe diễn ra thường xuyên. Chúng tôi quên đi sự lo lắng về sức khỏe, phó thác nó cho các thầy giáo thể thao và các bác sĩ quân y trong suốt quá trình tập luyện. Đội bay của tôi và của Bùi Thanh Liêm học tập gần như riêng biệt. Mỗi người đều gắng thực hiện bốn phần của mình. Mọi cuộc kiểm tra và đánh giá cũng đều riêng biệt và “bí mật”, không ai biết ai thế nào, chỉ

đến ngày ủy ban quốc gia ra phán quyết mới biết...

Tôi hỏi Phạm Tuân:

- Vậy anh có thấy cuộc “chạy đua” là căng thẳng không?

- Tôi thấy bình thường vì tôi rất tự tin, tuy là phi công “vớt” nhưng các bác sĩ Liên Xô lại thấy “yêu quý” cái sức khỏe vốn có của tôi. Cả hai lần đi tuyển bay, tuyển phi công vũ trụ đều do bác sĩ Liên Xô chọn đấy chứ, nếu bác sĩ Việt Nam tuyển thì “cho tôi rớt” lâu rồi. Sau này bác sĩ Liên Xô mới nói chuyện: lúc bình thường thì tim tôi có biểu hiện của loạn nhịp và tiếng thổi tâm thu, nhưng khi hoạt động, đặc biệt là lúc gắng sức cao với thời gian dài thì các biểu hiện ấy lại giảm đi. Trong khi đó, các bệnh viện của Việt Nam chỉ đo đếm ở chế độ “tĩnh” và điện tim cũng chỉ qua mấy giây nên không phát hiện ra. Còn ông Lêônôp thì sau chuyến bay, trong một lần họp báo có nói: “Phi công Việt Nam hơi lạ. Có người ngồi trên con tàu lúc chuẩn bị phóng thì huyết áp tăng đến kịch trần, nếu tăng thêm nữa là phải dừng phóng con tàu, nhưng với Phạm Tuân thì lại khác: huyết áp, mạch đập của anh lại gần như mức bình thường”. Việc học tập, rèn luyện, các thầy giáo và chỉ huy đội bay chưa phải nhắc nhở bao giờ. Lãnh đạo Trung tâm luôn đánh giá tốt về quá trình học tập của phi công Việt Nam. Vậy thì có gì mà phải căng thẳng, phải chịu áp lực - Phạm Tuân thông thả trả lời.

- Ở bên Việt Nam, tôi nghe đâu đó có tin đồn là Bùi Thanh Liêm bay chứ không phải là anh, anh có biết tin ấy không?

- Tôi chỉ nghe loáng thoáng thôi và cũng chẳng để ý đến nó. Con người ta sinh ra có số cả rồi. Tôi đâu nghĩ mình được cử đi học bay vũ trụ! - Tuân nói

và kể thêm: một lần anh Phạm Phú Thái trên đường về Học viện Không quân Gagarin gọi điện cho tôi ra bến tàu điện để nói chuyện. Chúng tôi học cùng lớp ở Học viện mà. Gặp nhau, trao đổi nhiều chuyện không theo một chủ đề nào hết nhưng qua cuộc trao đổi, tôi cảm nhận được là anh Thái và bè bạn có gì đó lo lắng cho tương lai chuyển bay của tôi. Lúc chia tay, tôi có nói với anh Thái: “Các ông cứ yên tâm đi, tôi sẽ làm hết sức mình. Chắc chắn mọi chuyện sẽ thuận buồm xuôi gió cả thôi!”. Sau này, khi hoàn thành chuyển bay về nước, Tư lệnh Đào Đình Luyện gọi tôi đến để nói chuyện, trong lúc nói chuyện, ông phê bình tôi: “Tớ ở nhà sốt ruột lắm vì có thông tin là cậu học yếu, không phải là người bay chính. Tại sao cậu không báo cáo về để ở nhà yên tâm?”. Tôi trả lời: “Tôi với Liêm cùng học, cùng phấn đấu như nhau, chẳng lẽ tôi lại báo cáo tôi tốt hơn Liêm, xin thủ trưởng thông cảm cho!”. Thì ra, người trong cuộc chúng tôi chẳng có vấn đề gì, chỉ người ngoài cuộc lại quan tâm bàn tán. Nhưng lúc bấy giờ các đồng chí lãnh đạo đều căn dặn: hai phi công cứ phấn đấu học tập cho tốt, ai bay cũng được. Và lại phía Liên Xô tuyển chọn rất khách quan.

Tư lệnh Đào Đình Luyện gặp phi công Phạm Tuân

Vậy là, để đưa được người lên vũ trụ phải trải qua cả quá trình huấn luyện dài và bền bỉ. Nếu coi việc tuyển chọn phi công vũ trụ là một công trình khoa học tổng hợp thì quá trình tập luyện của các phi công vũ trụ cũng là một tổng hợp của nhiều công trình khoa học và nó cũng là yếu tố quan trọng nhất góp phần thắng lợi của chuyển bay.

Phút thư giãn san những giờ học

Để theo dõi tình hình sức khỏe của phi công vũ trụ, phải có hẳn những “ban bộ” với những bác sĩ chuyên khoa cao cấp. Riêng Phạm Tuân, có hẳn cả một đề tài theo dõi, nghiên cứu sức khỏe trước, trong và sau chuyển bay mà Chủ nhiệm đề tài là Giáo sư, bác sĩ Nguyễn Lung cùng với các cộng sự là kỹ sư Nguyễn Quốc Ân, bác sĩ Dương Trọng Hiệp, bác sĩ Lê Minh, bác sĩ Mai Khắc Thái.

Cùng quyết tâm chinh phục vũ trụ

Tôi cứ tự hỏi: thế thì những người ngoài hành tinh đến với chúng ta bằng những đĩa bay (mà vẫn được gọi là vật thể bay không xác định - UFO) thì họ rèn luyện kiểu gì, hay là ngay từ khi sinh ra, họ đã có khả năng thích nghi với mọi điều kiện của vũ trụ rồi? Và chúng ta coi họ là những người ngoài hành tinh hay chính chúng ta là những người ngoài hành tinh của họ? Họ có liên quan gì về huyết thống với chúng ta không? Từ xa xưa, họ với chúng ta có cùng sống trên cùng một hành tinh hay không? Mục đích của những chuyến đi của họ có giống như chúng ta không? vân vân và vân vân...

Chắc con người phải mất nhiều nhiều năm nữa mới có thể khám phá nổi điều này!

THÀNH PHỐ NGÔI SAO

VÀ SÂN BAY VŨ TRỤ BAICÔNƯA

Để giúp các bạn có cái nhìn tổng thể hơn về thành phố Ngôi Sao - Đại bản doanh của các phi công vũ trụ Liên Xô và sân bay vũ trụ Baicônua - nơi phóng những con tàu đưa con người vào vũ trụ, tôi xin dẫn các bạn chu du một vòng quanh thành phố Ngôi Sao và tổ hợp Baicônua để các bạn có thể nắm được những thông tin cơ bản về hai địa danh này.

Thành phố Ngôi Sao với diện tích 3.178 km², nằm ở phía Đông Bắc Matxcơva với khoảng cách 25 km, ở gần ga xe lửa Siônôpxki trên tuyến đường sắt Mưchisi - Phriazevo.

Trong quá trình theo học ở Học viện Không quân Liên Xô mang tên Iuri

<http://tieulun.hopto.org>

Gagarin, chúng tôi có được Học viện tổ chức cho đi tham quan thành phố Ngôi Sao, nhưng cũng chỉ như cưỡi ngựa xem hoa mà thôi.

Vì là chương trình tham quan với thời gian ngắn và thành phố Ngôi Sao ở thời ấy nằm dưới sự quản lý rất ngặt nghèo của Bộ Quốc phòng Liên Xô, khi qua lại bắt buộc phải có “Thẻ ra vào”.

Điều ấn tượng đầu tiên của tôi thì đấy không phải là nơi con người sẽ bay vào vũ trụ để tìm hiểu, nghiên cứu những gì ngoài Trái đất và thể hiện được tiềm năng, ý chí cùng với khả năng chinh phục không gian của con người, mà là một nơi quá đủ đầy cho cuộc sống thường nhật. Bạn cứ tưởng tượng mà xem, khi ở vào giai đoạn khó khăn về kinh tế, phải sống bao cấp, cái gì cũng thiếu, nhưng ở thành phố Ngôi Sao thì lại chẳng thiếu thứ gì...

Sau này tôi tìm hiểu thì biết được thành phố Ngôi Sao đã được thành lập như một địa hạt hành chính của quân đội.

Ngày 11-1-1960, Tư lệnh Không quân Liên Xô đã có chỉ thị thành lập Trung tâm đào tạo phi công vũ trụ. Tới ngày 7-5, Trung tâm này đã được phê chuẩn là một đơn vị độc lập nằm trong biên chế của lực lượng Không quân, làm nhiệm vụ chuẩn bị chiến đấu, giao cho ngành y tế quản lý và người phụ trách là Cục trưởng Cục quân y Không quân.

Đồng thời, lãnh đạo công tác khoa học của Trung tâm cũng được tiến hành. Việc thực hiện đã giao cho Viện thử nghiệm Hàng không Vũ trụ của Hàng y Không quân.

Tới năm 1969 thì Trung tâm đào tạo phi công vũ trụ chuyển tên thành Trung tâm nghiên cứu khoa học thử nghiệm y học Hàng không và vũ trụ của Không quân.

Năm 2009, theo mệnh lệnh của Chính phủ Liên bang Nga, “Trung tâm nghiên cứu thử nghiệm khoa học đào tạo phi công vũ trụ mang tên Iu.A.Gagarin (viết tắt là FGBU Nil CPK mang tên Iu.A.Gagarin) được thành lập.

Từ thời điểm thành lập cho đến năm 1991, Trung tâm thuộc biên chế của Bộ Quốc phòng Liên Xô, từ năm 1992 đến năm 2008 thì thuộc biên chế của Bộ Quốc phòng Liên bang Nga.

Để đào tạo phi công vũ trụ, trước hết phải kể đến hệ thống thiết bị, buồng tập, máy tính mô phỏng cho các con tàu và Trạm quỹ đạo. Trong thành phần thiết bị kỹ thuật gồm có các thiết bị tập luyện khác nhau, có 2 máy li tâm CF-7 và CF-18, có phòng thí nghiệm thủy lực và máy bay-thử nghiệm IL-76.

Các máy li tâm dùng để tập luyện chịu quá tải. Máy li tâm CF-18 được đặt trong tòa nhà hình trụ nằm trên địa hạt của Trung tâm. Trong một tòa nhà hình trụ khác thì đặt phòng thử nghiệm thủy lực 3 tầng, chứa dung tích nước với đường kính 23 m và sâu 12 m. Phòng thử nghiệm thủy lực sẽ tiến hành hoàn thiện các hoạt động trong những điều kiện không trọng lượng của vũ trụ mở với mô hình Trạm vũ trụ trên quỹ đạo (khi đó là Trạm “Saliut-7”, sau này là Trạm “Hòa bình” và giai đoạn hiện nay là Trạm MKS).

Chiếc máy bay - thử nghiệm IL-76 được dùng để tạo tình trạng không trọng lượng trong thời gian ngắn.

Như vậy, các bạn đã có thể hình dung được một cách sơ bộ về cung cách hoạt động của thành phố Ngôi Sao rồi, nhất là ở khu Trung tâm đào tạo.

Từ ngày Trung tâm được thành lập tới nay, đã có nhiều vị chỉ huy, lãnh đạo điều hành Trung tâm.

Tôi có thể cung cấp cho các bạn biết danh sách các lãnh đạo Trung tâm qua từng thời kỳ một, như:

1. Đại tá Quân y Carpôp Epghênhî Anatôlêvich - Giám đốc đầu tiên của Trung tâm đào tạo phi công vũ trụ (từ 24-2-1960 đến 1963).

2. Thượng tướng Không quân, 2 lần Anh hùng Liên Xô - M.P.Ođinsôp (1963).

3. Thiếu tướng Không quân, Anh hùng Liên Xô - N.F.Kuznhetxop (1963 -1972).

4. Trung tướng Không quân, phi công vũ trụ, 2 lần Anh hùng Liên Xô - Beregovôi Gheorghî Timôphêêvich (1972 -1987).

5. Trung tướng Không quân, phi công vũ trụ, 2 lần Anh hùng Liên Xô - V.A.Satalôp (1987 -1991).

6. Thượng tướng, phi công vũ trụ, 2 lần Anh hùng Liên Xô - Klimuc Pêtr Ilich (1991 - 2003).

7. Thiếu tướng, phi công vũ trụ, Anh hùng Liên bang Nga - Sibliep Vaxily Vaxilêvich (2003 - 2009).

8. Phi công vũ trụ, 2 lần Anh hùng Liên xô - Kricalôp Xergây Kônxtantinôvich (30-3-2009 - 27-3-2014).

9. Phi công vũ trụ, Anh hùng Liên bang Nga - Lônchacôp Iuri Valentinovich (từ tháng 4-2014 đến nay).

Nói đến sự chinh phục vũ trụ, ngoài việc nói về thành phố Ngôi Sao thì không thể không nhắc đến tổ hợp Baicônua, trong đó có sân bay vũ trụ Baicônua.

Sân bay vũ trụ Baicônua được thành lập ngày 2-6-1955.

Đây là sân bay vũ trụ vĩ đại đầu tiên trên thế giới. Nó nằm trên lãnh thổ của nước Cộng hòa Kazacxtan, thuộc vùng Kưzưlordinxki ở khu vực giữa thành phố Kazala và khu dân cư Giôxalư, cạnh gần đó là khu dân cư Tôrêtam.

Chính vì nó ở gần các khu dân cư như vậy nên trong cuốn sách chỉ dẫn lữ hành quốc tế mới được gọi là “Tyuratam Missile and Space Complex”.

Diện tích của sân bay vũ trụ Baicônua là 6.717 km².

Trong vòng nhiều năm, Baicônua chiếm giữ vị trí đầu bảng trên thế giới về kỷ lục phóng tàu vào vũ trụ. Ví dụ, năm 2015, tại đây đã thực hiện 18 lần phóng (sân bay vũ trụ của Mỹ là Mus Kanaveran đứng ở vị trí thứ hai với 17 lần phóng và sân bay vũ trụ của khối liên minh Châu Âu đặt ở Pháp là Gviana chỉ với 12 lần phóng).

Thành phố Baicônua và sân bay vũ trụ Baicônua cùng nhau làm thành tổ hợp Baicônua của Nga ở Kazăcxtan được thuê theo thời hạn đến năm 2050.

Khu vực của sân bay vũ trụ là một vùng bình nguyên nhiều gò đồi, nằm cắt phần phía Nam theo hướng từ Đông sang Tây bằng con sông Surđaria. Độ cao tuyệt đối dao động từ 80 đến 150 m. Độ cao tương đối của các đồi là 10 đến 20 m. Độ dốc thoải thoải, có nhiều chỗ bị xẻ cắt bởi những dòng nước mưa. Đỉnh đồi có dạng tròn hình vòm. Đặc điểm của toàn bộ vùng lãnh thổ này là không có hệ thống thoát nước của các hố được tạo ra trong thời kỳ tuyết tan hoặc thời kỳ mùa mưa, vì vậy đất trong những hố này nhão nhoét ra. Đi khắp lãnh thổ, ta có thể bắt gặp những khu địa khối nhỏ, mấp mô bằng cát được kết cấu bền chặt với độ cao thường từ 2 đến 10 m. Dòng sông Surđaria có chiều rộng chừng 120 đến 200 m, với độ sâu từ 1,5 đến 5 m. Tốc độ dòng chảy là 0,8 m/s. Đáy sông là đất pha cát. Dòng sông uốn lượn quanh co và có khá nhiều đảo. Nước sông và các nhánh của nó đều nhạt nhẽo và đục ngầu. Muốn sử dụng để làm nước uống thì phải qua công đoạn chắt lọc thật cẩn thận.

Mức nước sông cao nhất là từ tháng 4 đến tháng 8. Trong thời kỳ này, mọi nguồn nước ở quanh đó đều đổ về dòng sông này. Hệ thống vận tải đường thủy trên sông Surđaria hầu như không có, thực tế chỉ có một số thuyền nhỏ với độ mớn nước đến 1,2 m mà thôi.

Dòng sông đóng băng vào tháng 12 và tan băng vào cuối tháng 3. Độ dày trung bình của lớp băng là 0,5 m, với mùa Đông khắc nghiệt thì dày đến 0,9 m.

Các vùng thực vật chủ yếu là loài ngải cứu ở phía Bắc sa mạc. Chất đất thuộc về đất sa mạc - thảo nguyên nên màu nâu, dọc theo hai bên bờ sông thì đất phù sa có màu nâu xám. Ở khu bãi bồi và trên các đảo có những bụi cây gai, với những khóm cây và có những cây thân gỗ cao từ 3 đến 7 m. Cũng có những khu vực kéo dài là những cánh đồng cỏ. Có những địa điểm lau sậy mọc cao đến 4 m. Hầu hết thảm thực vật ở sa mạc là những bụi cây thánh liễu cao chừng 2 m hoặc kiểu nửa như bụi cây, đây là những đám ngải cứu cao khoảng 0,5 m và loài cỏ dại chủ yếu là loài cỏ lạc đà gai.

Thảm cỏ ở sa mạc chỉ xanh về mùa Xuân và đến đầu tháng 6 thì lớp cỏ bị cháy, chết khô hết. Nhưng trên địa hạt của sân bay vũ trụ lại sinh trưởng một loài hoa uất kim hương (còn được gọi là hoa tuylip). Chúng nở hoa vào tháng 4 hàng năm và loài hoa này đã trở thành một trong những biểu tượng của sân bay vũ trụ. Nó đã được đề cập đến trên rất nhiều sách báo, phim ảnh về Baicônua.

Chẳng vậy mà nhà thơ của Khaccôp là Ivan Mirôsnhicôp đã lấy hình tượng loài hoa uất kim hương để viết nên những câu thơ tuyệt tác ca ngợi loài hoa này và tôn vinh người phi công vũ trụ thứ hai - German Titôp.

Thành phố và hàng loạt các khu dân cư, khu công nghiệp của sân bay vũ trụ đều được phủ màu xanh từ những cây thánh liễu, cây dương, cây tần bì... cho dù thảm cỏ ở đây so với những nơi khác là không đáng kể.

Khu vực trường bắn có số ngày nắng khoảng hơn 300 ngày trong năm và tương đối gần đường xích đạo. Tốc độ quay tuyến tính ở vĩ độ của Baicônua là 316 m/ s.

Khí hậu mang nặng tính khí hậu lục địa. Lượng mưa trong năm rất ít - chỉ khoảng 120 mm/năm mà thôi. Đại đa số là những ngày nắng. Mùa Hè thì kéo dài và nóng bức. Mùa Đông tuy tuyết phủ không dày nhưng lạnh giá và rất loãng gió.

Mùa Đông thường kéo dài từ giữa tháng 11 năm trước đến trung tuần tháng 3 năm sau với lượng mây luôn thay đổi và sương mù dày đặc. Nhiệt độ trung bình về ban ngày từ -5°C đến -10°C, và ban đêm thì từ -20 đến -25°C (có giai đoạn thấp nhất là -40°C).

Băng giá ổn định ngay từ đầu tháng 12, nhưng có điều lạ là trong bất kể tháng nào của mùa Đông cũng có khả năng có những ngày tiết trời nắng ấm. Mưa chủ yếu là dạng mưa tuyết. Lớp tuyết được hình thành vào nửa cuối tháng 12 và tồn tại cho đến tháng 3 năm sau với độ dày không quá 10 cm (nhưng cũng có thể đến tận 26 cm). Độ sâu trung bình của tầng đất lạnh cứng là 1,3 m.

Mùa Xuân bắt đầu từ giữa tháng 3 - tháng 4. Nửa đầu của mùa Xuân thì tiết trời ấm áp với thời tiết chưa ổn định. Nhiệt độ đầu mùa vào ban ngày từ -1° đến +10°C/ vào ban đêm thì xuống đến -10°C. Giai đoạn cuối mùa Xuân

thì ban ngày nhiệt độ lên đến $+25^{\circ}\text{C}$ và vào ban đêm thì từ -1 đến $+8^{\circ}\text{C}$.

Mưa xuất hiện rải rác với thời gian ngắn, thì thoảng còn có tuyết. Cho đến giữa tháng 4 thì trong vài tuần thường có gió mạnh và bão bụi. Cuối tháng 4 và tháng 5 trong một số năm còn có gió giạt mạnh (đến 25 m/s và hơn). Nó giạt tới mức làm hư hại những ngôi nhà xây không kiên cố.

Mùa Hè thì tính từ tháng 5 đến giữa tháng 9 với đặc điểm nắng nóng, khô và ít mây. Nhiệt độ ban ngày dao động từ $+30$ đến $+40^{\circ}\text{C}$ (cao điểm có thể đến $+45,5^{\circ}\text{C}$). Vào ban đêm thì nhiệt độ hạ xuống chỉ còn $+15$ đến $+18^{\circ}\text{C}$ mà thôi. Thường xuyên có gió khô (như gió Lào của bên ta) và đôi khi xuất hiện bão bụi. Bụi và cát thốc lên mù mịt, nhất là vào thời gian có gió Đông.

Mùa Thu được tính từ giữa tháng 9 đến tháng 11. Nửa đầu thì khô và nóng, nửa sau thì mây mù và lạnh lẽo. Nhiệt độ ban ngày từ 5 đến 25°C , ban đêm thì từ -5 đến $+5^{\circ}\text{C}$. Mưa phùn xảy ra thường xuyên và đến nửa cuối tháng 11 thì tuyết ẩm bắt đầu rơi.

Gió về mùa Xuân và mùa Hè thì theo hướng Tây và Tây Bắc, mùa Thu và mùa Đông thì theo hướng Đông và Đông Bắc với tốc độ từ 3 đến 7 m/s . Trong suốt cả năm, đặc biệt là vào mùa Xuân và mùa Đông thì thường có gió mạnh với tốc độ đến 15 m/s và lớn hơn. Tính ra có đến 45 ngày trong năm như vậy.

Đây chính là những đặc điểm về khí hậu và thiên nhiên ở vùng Baicônua.

Ngày 12-2-1955, “Trường bắn nghiên cứu thử nghiệm khoa học” đã có

quyết định thành lập dùng để thử nghiệm tên lửa.

Vị trí Tổng chỉ huy công trình xây dựng được giao cho Thiếu tướng G.M.Subnhiçôp và đơn vị đầu tiên đặt chân đến ga Chiura Tam là vào ngày 12-1- 1955, trước ngày quyết định 1 tháng để thực hiện việc xây trường bắn.

Công việc xây dựng trường bắn bắt đầu tiến hành vào nửa cuối mùa Đông năm 1955. Thoạt đầu, tất cả các thành phần đều ở trong các lều bạt. Đến mùa Xuân thì xuất hiện các nhà hầm trên bờ sông Surđaria và vào ngày 5-5-1955 thì ngôi nhà gỗ đầu tiên của khu dân cư đã được khánh thành.

Cũng ngày đó, ủy ban đặc biệt đã tiếp nhận tổ hợp bộ phóng tên lửa đầu tiên và sang ngày hôm sau, ngày 6-5 thì quả tên lửa R-7 đầu tiên đã được lắp ráp trên tổ hợp này.

Ngày chính thức công bố sự ra đời (như là ngày sinh) của sân bay vũ trụ được tính là ngày 2-6-1955. Ngày ấy cũng là ngày thành lập “Bộ chỉ huy trường bắn” - đây là đơn vị quân đội mang phiên hiệu 11284.

Vậy là các bạn có thể đã mừng tượng được toàn cảnh thành phố Ngôi Sao và sân bay vũ trụ Baicônua cùng với sự hoạt động ở hai nơi này rồi. Bây giờ ta lại tiếp tục cuộc hành trình để khám phá tiếp, các bạn nhé!

TỪ MẶT ĐẤT TỚI BẦU TRỜI

Tôi rất ít có dịp về Thái Bình, nhưng lần nào đi, suốt dọc đường tôi cũng đều thấy vang lên giai điệu thiết tha, sâu lắng với những lời hát mượt mà

trong bài hát “Nắng ấm quê hương” của nhạc sĩ Vĩnh An:

“Anh đến quê em một chiều nắng ấm
Tiếng hát quê hương du dài theo sóng
Thái Bình ơi Thái Bình
Ai đặt tên cho đất Thái Bình tự bao giờ
Mà trong nắng trong mưa
Lúa vẫn lên xanh tốt
Mà trong bom trong đạn
Đất vẫn cứ sinh sôi
Thái Bình ơi!
Sao mà yêu đến thế!
Anh yêu Diêm Điền rừng phi lao gió hát
Anh đi tắm mát về bãi biển Đồng Châu
Anh qua con sông sâu
Sông sâu đã bắc cầu
Đưa anh về đồng cỏi
Anh thương em anh nói...
Em dệt đôi chiếu hoa.
Cho anh trải giữa nhà

Mời thầy mẹ sang chơi để anh thừa
Cho anh về quê mình
Cùng làm lúa, cùng làm đay,
cùng dệt cói, cùng đan mây
Tay em trở vàng
Tay anh chạm bạc...
Làm giàu cho quê hương
Hỡi người em gái mà anh yêu thương
Thái Bình ta đó mà em yêu thương
Miền quê đó, Thái Bình để lòng ta yêu thương...”

Có lẽ, tôi phải nói vắn tắt, ngắn gọn về địa danh Thái Bình một chút. Vào thời phong kiến tự chủ (938) thì đất Thái Bình thuộc Châu Đằng và đến đời vua Lê Ngọa Triều (1005 -1009), Châu Đằng được gọi là phủ Thái Bình. Thời Lý (thế kỷ XI), phủ Thái Bình gọi là hương Thái Bình gồm 4 huyện Thụy Anh, Quỳnh Côi, Đông Quan và Phụ Dực.

Thời Tây Sơn thì lại đổi phủ Thái Bình thành phủ Thái Ninh. Thời Nguyễn (thế kỷ XIX) lại trả lại tên phủ Thái Bình. Cho tới năm Minh Mệnh thứ 9 (1828), sau cuộc khẩn hoang quy mô lớn, mà Nguyễn Công Trứ - nhân vật kiệt xuất của nước ta thời kỳ cuối thế kỷ XVIII đến nửa đầu thế kỷ XIX là người khởi xướng và hướng dẫn cho nông dân khai phá vùng đất đai rộng lớn ven biển thuộc các tỉnh Ninh Bình và Thái Bình thì Thái Bình có thêm huyện Tiền Hải với diện tích 18.900 mẫu, 2.300 suất đinh, 7 tổng, 40 làng, 27 ấp, 20 trại và 40 giáp.

Trải qua nhiều cuộc “vật đổi sao dời”, hết tách ra lại nhập vào, nhưng Thái Bình hầu như không nằm trong cái quy luật ấy, không bị xáo trộn mà hầu như vẫn giữ nguyên trạng với cái tên Thái Bình...

Nạn đói lịch sử của năm Ất Dậu mà nhiều tài liệu gọi là “thảm họa nhân đạo” chính là cơn ác mộng, một nỗi nhức nhối khó quên. Riêng Thái Bình, nơi nạn đói diễn ra trầm trọng nhất, đã mất 280.000 người, chiếm đến 25% dân số của tỉnh khi đó. Đặc biệt, có những làng thôn, số người chết gần như chiếm tỉ lệ quá lớn, hoặc có những nhà không còn người nào sống sót. Ví dụ như làng Sơn Thọ, xã Thụy Anh (Thái Thụy) có hơn 1.000 người thì chết đói mất 956 người. Rồi xã Trà Giang (Kiến Xương) chết cũng hơn 1000 người, chiếm 1/3 dân số của xã. Hoặc xã Nam Cao (Kiến Xương) nơi có nghề dệt truyền thống, giàu nhất vùng vậ mà dân cũng vẫn không thoát khỏi cảnh chết đói: 1.247 người chết, trong đó có 108 gia đình chết không còn người nào sống sót.

Hết chết đói rồi lại đến cảnh chết no khi mà đã có chút gì đó để ăn... Cuộc sống thật lắm than, cơ cực và con người phải trải qua bao nỗi bi ai...

Phạm Tuân ra đời sau cái nạn đói kinh hoàng ấy 2 năm, tức là vào năm Đinh Hợi (1947). Khi ngồi tâm sự về làng quê, về tuổi ấu thơ của mình, anh Phạm Tuân hồi tưởng lại:

-Thái Bình từng được gọi là vựa lúa của vùng châu thổ sông Hồng, nhưng không phải là toàn tỉnh đều là vựa lúa cả. Ví như huyện Kiến Xương là huyện nghèo, mà xã Quốc Tuấn của tôi thì lại là xã nghèo nhất huyện. Làng tôi có lẽ cũng không đúng với khái niệm là làng truyền thống mà là những chòm xóm được bao bọc bởi các lũy tre của từng nhà hợp thành cái cộng đồng ấy.

Những người phiêu dạt về vùng này để sinh cơ lập nghiệp đều phải tự mình lập cho mình một “trang trại”, tự vượt đất lên để làm vườn rồi làm nhà. Quê tôi nằm sát con sông Trà Lý - là một vùng chiêm trũng. Một năm chỉ cấy được một vụ thôi, còn đâu là úng lụt, “đồng trắng nước trong”. Để sinh sống được, các cụ đã phải đắp đê bao quanh. Có đê Đông Biên, đê Tây Biên, đê Bắc Biên..., các nhánh sông bao quanh làng thì nhiều lắm, có nhánh sông uốn như ruột lợn nên được gọi là sông Ruột Lợn. Sông chảy quanh làng chảy ra cống Dục, đổ vào sông Trà Lý. Làng tôi nhà nào cũng có ao trước, ao sau chính là do vượt đất trũng để đắp lên làm vườn, rồi sau làm nhà. Xung quanh vườn trồng tre làm tường rào che chắn và để lấy vật liệu làm nhà, làm các vật dụng hàng ngày rồi cũng là để chống bão nữa. Bão tố thì nhiều mà sức gió thì mạnh, nếu không có những rặng tre bao quanh thì nhà cửa và cây cối sao mà chịu đựng nổi những trận bão to. Trong mỗi gia đình, khi con cái trưởng thành, được bố mẹ cho ra ở riêng thì cũng lại tự tìm lấy một “trang trại” cho mình, rồi cũng lại vượt đất làm vườn, làm nhà hết như bố mẹ vậy. Cứ thế, đời này qua đời khác hình thành các xóm. Các xóm nối với nhau bằng các hàng tre và con đường đất ngoằn ngoèo, vào mùa mưa lũ phải dùng thuyền để đi lại. Mà ngập lụt thì kinh khủng lắm, tất cả chìm trong biển nước, chỉ còn tre và cau đứng trên mặt nước thôi. Đã có thời kỳ có “chiến dịch nghiêng đồng đổ nước ra sông”. Huyện điều biết bao nhiêu gâu, guồng và hàng mấy trăm con người về tát nước nhưng rồi cũng đành chịu bó tay trước trời. Người tính làm sao bằng trời tính được! Nói về rau thì chỉ mỗi loại rau muống, rau rút là còn sống được trên nước. Được cái là cá tôm rất sẵn. Chỉ vậy thôi... Đây, sơ qua quê tôi là vậy: một làng quê thuần nông, không nghề phụ, chỉ một vụ lúa chiêm nên đói kém quanh năm suốt tháng. Cái đói, cái khổ bám chặt lấy từng gia đình, từng người một tưởng chừng không bao giờ dứt ra được.

Tôi rất biết về những vùng quê nghèo và càng hiểu được rằng, trong những cảnh nghèo khó, gian nan ấy, những ai vượt qua được bằng chính ý chí và nghị lực của mình thì sẽ trưởng thành. Phạm Tuân chắc chắn là người nằm trong số ấy.

Bố của Phạm Tuân là người điển hình của sự chăm chỉ, cần mẫn, cần cù,

chí thú công việc gia đình, lo lắng vun vén cho tương lai. Từ lúc mới 3-4 tuổi, ông đã mồ côi cả cha lẫn mẹ, phải đi ở cho gia đình người chị, 5 tuổi đã phải đi chăn trâu, cắt cỏ. Lớn dần lên, ông được gia đình bà chị trả công bằng thóc. Thương em, bà chị sắm cho một cái chum để ở góc vườn, được bao nhiêu thóc đều đổ vào đó. Theo thời gian, với những bươn trải trong cuộc sống, ông đã sớm hình thành bản lĩnh, sớm nhìn nhận ra nhiều vấn đề mà ở vào lứa tuổi của ông hồi ấy không phải ai cũng nhận ra được. Cùng với cái vốn mấy chum thóc, ông dần trang trải và gây dựng gia đình. Cuộc đời ông gặp không ít thăng trầm, nhưng ông đã vượt qua bằng ý chí và nghị lực của mình, nhưng cái số không may, những năm đói kém, vợ ông qua đời tiếp đến là anh con trai cả cũng đi theo. Rồi như số phận run rủi, ông gặp người cùng cảnh ngộ và trong hoàn cảnh “rồ rá cạp lại”, hai người đã chung tay xây tổ ấm giữa cơn bĩ cực, thật chẳng khác gì đôi chim chích xây tổ trên cành lau bên bờ suối lũ, tồn tại trong mong manh... Biết bao nhiêu là hiểm nguy rình rập, biết bao nhiêu là nỗi lo toan...

Sau Phạm Tuân và hai người em nữa ra đời: một gái, một trai. Cộng với hai người con riêng của bà thì đây cũng đã là một gia đình “đồ sộ” giữa giai đoạn khó khăn trầm luân lúc bấy giờ. Đúng là hoàn cảnh đã thử sức chịu đựng và ông bà đã gồng mình lên vượt qua những nỗi gian nan khắc nghiệt.

Phạm Tuấn kể tiếp:

- Có một điều mà tôi cảm nhận được là bố mẹ không phân công, không nói ra, nhưng hình như các cụ ngầm hiểu công việc và trách nhiệm của mình trong gia đình: bố là người chịu trách nhiệm dạy dỗ con cái, hướng cho con cái cách làm và theo dõi từng bước đi của các con. Bố thường nhắc: “Việc của đàn ông là phải học hành và đồng áng!”. Mẹ thì là người chịu trách nhiệm chăm lo, nuôi nấng đàn con. Bố luôn suy nghĩ và tìm mọi cách giải phóng được cho con cái khỏi cái khổ sở của gia đình, của vùng quê nghèo và luôn ước mơ mang lại cuộc sống tốt đẹp hơn cho con cái, định hướng cho con, chính là bằng việc học. Sau này thì tôi cũng chịu ảnh hưởng sâu nặng về “sự phân công ngầm” ấy của bố mẹ. Bố rất ít nói, tính tình thì thẳng thắn và nóng nảy. Lơ mơ là ông cho “ăn roi” ngay. Sợ nhất là đến bữa ăn bị mắng. Có lần giận quá, mẹ tôi phải nói: “Trời đánh còn tránh miếng ăn, ông để cho chúng nó ăn đã!”. Cũng có lẽ, cả ngày ông làm quần quật với những công việc ngoài đồng áng, chỉ bữa ăn mới gặp được đông đủ các con nên ông phải nói thôi, không khác được. Bấy giờ gọi là bữa ăn cho “oai” chứ thực ra chỉ toàn cơm độn ngô với sắn. Khi nào đúng vụ gặt mới được ăn một vài bữa cơm gạo mới gọi là, còn đâu toàn gạo cũ, gạo hẩm ấy, nhưng cũng đâu có được cơm không mà ăn. Ngày hai bữa, bữa nào cũng độn. Chính vì vậy mà bố tôi phải chặt chiu tằm tiện từng hạt gạo, chẳng may bữa nào nấu cơm có cháy là bố nhắc ngay, bởi có cháy thì “hao” gạo hơn mà. Đói! Đói lắm, nhất là khi đến cái “tuổi ăn tuổi ngủ” thì còn thấy đói hơn nhiều! Quanh năm bố tôi làm việc không có lấy một ngày nghỉ, thậm chí sáng mùng một Tết hai bố con còn đi tát nước. Mùa vụ, ông ở ngoài đồng, hết vụ lại cuốc đất trồng rau, mùa nào thức ấy, không phải mua bất cứ thứ gì: từ rau cỏ, rổ rá, cày bừa... Bài thơ “Đàn lát” có lẽ có hình ảnh của bố tôi trong đó. Được ông dạy và càng thương ông, tôi cũng trở thành một lao động chính cần cù và yêu quý cái nghề nông của mình. Bố tôi rất quan tâm đến việc học hành của các con. Chính vì không muốn các con sau này chịu cảnh khổ sở như mình nên ông đã mời ông đồ Kháng về dạy học tại nhà và cũng dạy dỗ kèm cặp tôi luôn. Ông đồ Kháng là ông đồ rất nghiêm khắc, rèn cho trò từng nét chữ một, viết chữ xấu, viết ấu là ông “xử lý” luôn bằng cách vục cho một cái vào tay cho nhớ mà sửa chữa... Tôi học ở nhà đến tận lớp 3 rồi mới ra học ở trường phổ

thông. Khi tôi đi học phổ thông, bố tôi lại mời thầy giáo Tiến dạy cấp I quê ở tận Hải Dương về ở nhà để sau giờ dạy ở trường kèm cặp thêm cho tôi. Tôi nhớ, lúc tôi khoảng 4-5 tuổi thì kinh tế gia đình tôi đã khá khá, đã có ruộng, có trâu. Chừng 6-7 tuổi là tôi đã phải đi chăn trâu rồi. Nếu đứng bên kia lưng trâu thì chẳng nhìn thấy tôi bên này của trâu vì tôi thấp bé lắm. Nhiều lúc muốn cưỡi trâu mà không có cách nào lên được lưng trâu, bố tôi phải bế, đặt tôi lên lưng trâu. Thời đó thực ra là lao động và đi học chứ không phải là đi học và lao động vì thời gian lao động chiếm nhiều hơn thời gian học tập nhiều lắm. Mà đi học thì cũng có sướng gì đâu. Người tôi thì nhỏ bé mà phải mang vác đủ thứ, nào là bàn ghế, sách bút, đi bộ 3-4 cây số, lội qua bùn lầy đến lớp, bùn đất bám đầy chân tay. Sách vở bút mực thì thiếu thốn, mỗi năm lại học ở một nơi nên rất vất. Đi học về, ném bàn học cùng sách vở vào cuối giường lại lao vào cắt cỏ chăn trâu, đánh cá, bắt chim. Tôi thích nhất là mùa mưa vì khi đó được đi bắt cá, được bơi lội suốt ngày trên sông. Tôi có ông anh họ sống bằng nghề đánh bắt cá nên ông chỉ bảo, dẫn dắt tôi cách đánh bắt cá và thế là truyền ngay cái ham muốn ấy sang tôi. Vùng quê tôi chim chóc cũng nhiều vô kể. Chẳng là đồng rộng, cây cối nhiều mà. Các loại chim sáo, chào mào, chích chòe, cu gáy, vành khuyên... đủ cả, có lẽ chỉ thiếu họa mi và khướu mà thôi. Cái thú tìm tổ chim, bắt chim về nuôi như là một thú vui hẳn sâu vào cuộc sống tuổi thơ của tôi. Bố tôi thì không thích chim chóc gì hết. Thoạt đầu, tôi phải đem đi nuôi giấu, thi thoảng mới dám đem về, sau thấy bố không nói gì thì tôi mang hẳn về nhà nuôi. Bố xem chừng vẫn không bằng lòng lắm, nhưng không nói gì. Thế là tôi được nuôi chim, chăm chim thoải mái. Ngoài cái thú nuôi chim ra, tôi còn có thú chơi điều, điều sáo đàn hoàng bởi thanh niên ở thôn tôi ai cũng chơi điều sáo, nó trở thành một phong trào, một thú chơi tao nhã. Bố tôi cũng không muốn cho tôi sa đà vào việc chơi này nhưng làm ngơ và tôi được tự tay làm điều sáo dài 2-3 m đàn hoàng. Không gì sung sướng bằng cảnh để con chim sáo đậu trên vai áo và ngấm cánh điều no gió vút cao tận trời xanh thả ra những tiếng sáo vi vu với các âm hưởng cao thấp khác nhau như những giàn đồng ca giữa thính không... Những thú vui rất quê ấy mãi mãi theo tôi cho đến tận bây giờ. Những hình ảnh làng quê với những con sông bao quanh, những lũy tre làng, những tiếng chim hót, những tiếng sáo điều... luôn làm tôi da diết nhớ về một vùng quê nghèo khó nơi tôi đã sinh ra và lớn lên ở đó, nơi tôi đã rèn được bản lĩnh cho mình, biết tự lập, chịu khó chịu khổ để vươn lên...

Nhà của gia đình Phạm Tuân ở Kiến Xương - Thái Bình

Tuổi thơ tôi không được êm đềm cho lắm. Cái hồi cải cách ruộng đất ấy, nhà tôi bị quy vào tầng lớp “trung nông lớp trên” hay là phú nông gì đó, nhưng có lẽ gia đình tôi trước đây cũng đã từng nuôi dưỡng cán bộ hoạt động cách mạng của thôn rồi tham gia nuôi quân và anh Kiến - anh trai tôi cũng đã đi bộ đội và hy sinh nên mọi việc đều ổn cả, nhưng tôi đâu có được vào Đội Thiếu niên. Cứ tối đến, nghe tiếng guốc đều đều của những cốt cán đi họp Đội và lớp lớp thanh thiếu niên đốt đuốc cùng tiếng trống đồng đi quanh làng hô khẩu hiệu, tôi ngồi dưới bậc hè buồn thiu và thêm khát. Có lần thấy tôi ngồi im lặng, bâng quơ nhìn ra đường cái, nơi có những ánh lửa lập lòe, biết ý, bố tôi an ủi: “Thôi, cứ ở nhà mà ngủ cho khỏe, con ạ!”. Bố nói vậy nhưng tôi biết bố đang suy tư nhiều lắm. Biết thế nhưng làm sao được. Sau sửa sai, nhà tôi không can gì. Tôi lại được vào Đội, lại được làm đội trưởng hẳn hoi, cũng chỉ huy đánh trống, thi thể thao... oai ra trò. Tôi nghe kể lại: năm 1952, khi anh trai tôi đang ở bộ đội bị ốm nặng, đơn vị báo về, bố tôi một mình xuống Tiền Hải chăm sóc, nhưng anh không qua khỏi. Bố tôi đành chôn cất tại địa phương nơi anh mất. Khi trở về, mọi người hỏi thăm tình hình thì bố chỉ bảo: “Nó khỏe! Đi chiến đấu rồi!”. Nhưng rồi ngày ngày thấy bố thì thoảng lại nằm thờ dãi, sinh hoạt có cái gì cứ khang khác, là lạ nên gặng hỏi. Mãi rồi bố mới nói: “Nó mất rồi! Bố đã chôn cất nó ở dưới huyện Tiền Hải. Sau này có điều kiện sẽ mang hài cốt nó về!”. Bố gan đến như vậy đấy.

Bố mẹ của phi công vũ trụ Phạm Tuân

Ngay từ khi nhỏ, Phạm Tuân đã có cái nét khác biệt với các đứa trẻ khác cùng trang lứa. Đấy là Tuân không biết bò, nói theo ngôn từ chung là “trốn bò” mà chỉ biết “lê” thôi.

Bà chị của Phạm Tuân kể với tôi:

- Cậu Tuấn hồi bé là không có biết bò. Cậu chỉ ngồi, duỗi hai chân ra sau rồi kéo nhanh lại thế là di chuyển nhanh lắm! Quê tôi gọi là “lê” mà!

Đời tôi gắn bó với rất nhiều thế hệ trẻ con: từ lớp lứa các em tôi đến các con tôi rồi cháu tôi và đám bạn bè của chúng. Tôi cũng từng bế ẵm, từng ru cho khá nhiều trẻ con ngủ, quan sát, nhận xét khá nhiều về chúng và tôi thấy đám trẻ có rất nhiều điểm thú vị. Ví như bình thường thì “ba tháng biết lẫy, bảy tháng biết bò, chín tháng lò dò biết đi”, nhưng có những đứa không biết lẫy, mà như các cụ nói là “trốn lẫy”, rồi có những đứa rất lâu mới biết đi hoặc rất lâu mới biết nói... chẳng hạn, nhưng không biết bò - “trốn bò” ấy thì tôi chưa gặp bao giờ.

Tôi đem điều này ra hỏi thẳng Phạm Tuấn thì Phạm Tuấn trả lời:

- Hồi còn nhỏ ở nhà, nhiều người mang chuyện đó ra chọc ghẹo tôi! Mà có lẽ chính vì thế mà đầu gối tôi nhanh hỏng!

- Ủ, khi còn non nớt mà đầu gối cứ co duỗi liên tục và chịu tải triền miên như thế thì có lẽ thế thật! - Tôi nói theo và cũng nghĩ thầm: đây đúng là một cái gì đó “khang khác” của Phạm Tuấn ngay từ khi còn bé.

Càng học dần lên thì số bạn học càng ít đi vì nhiều gia đình không có đủ khả năng để cho con mình theo học. Hồi học lớp 7, lớp 8 thì trong làng có anh Đẩu, anh Cơ cùng đi nhưng sau rồi anh thì đi xa, anh bỏ học. Thế là cả thôn chỉ còn mình Tuấn và cả xã cũng chỉ còn có 2 người. Trường thì cách xa nhà 15 cây số. Như thời bây giờ thì các cô cậu học sinh với cái cự ly ấy chắc sẽ được trang bị xe máy, xe đạp điện, hoặc chí ít cũng là xe đạp, nhưng thời Phạm Tuấn thì chỉ có “xe căng hải” - hai căng: cuộc bộ. Ngày nắng ráo đã là

vất vả, nhưng vào ngày mưa rồi mùa lụt thì còn vất vả hơn nhiều. Cảnh trọ học thì có bao giờ sướng! Ba người nằm trên chiếc chiếu, chụm đầu quanh chiếc đèn dầu để học bài. Ăn thì cả ngày chưa được bát gạo với rau muống và chút nước mắm. Năm lớp 8, Phạm Tuân làm lớp trưởng, phải ôm quyển sổ điểm to tướng rồi đánh dấu, báo cáo sĩ số, tức là ngoài việc học của chính mình ra còn phải phục vụ thầy giáo nữa. Lắm lúc, Phạm Tuân đã xin bố mẹ cho nghỉ học ở nhà hoặc đi học Trung cấp để còn sớm phụ giúp bố mẹ, nhưng bố mẹ Tuân không đồng ý. Có lần, hai bố con lấy bùn ao đổ lên để trồng rau muống. Lúc đó đang là đầu mùa Xuân nên nước còn lạnh lắm. Cụ lợi nước ngập ngang vai, xúc từng rổ bùn lên đưa cho Tuân chuyển lên bờ. Cụ vừa làm vừa nói: “Con thấy đấy, làm nông có khổ không? Thôi, cố mà học. Bố mẹ còn lo được thì con cố mà học, học đến bao giờ không học được nữa thì thôi, chứ cứ ở nhà mà bám theo con trâu thì khổ suốt đời!”. Có lẽ, thấu hiểu được cái thiệt thòi của sự mù chữ nên cụ luôn luôn hướng con cái vào việc học hành cho đến nơi đến chốn để sau này cuộc đời đỡ khổ.

Thế là Phạm Tuân cứ lẻo đẻo đi bộ tới trường để kiểm “con chữ con nghĩa”...

Anh Phạm Xuân Rũ - người bạn học và người cùng nhập ngũ một đợt với Phạm Tuân kể:

- Những năm ấy, bọn tôi phải trọ học vì xa nhà. Tuân cùng trọ với một cô học cùng lớp và chúng tôi hay trêu, gán ghép Tuân với cô bé đó.

Tôi chợt nhớ đến bài “Trường huyện” của nhà thơ Nguyễn Bính:

Học trò trường huyện ngày năm ấy

Anh tuổi bằng em lứa tuổi thơ
Những buổi học về không có nón
Đầu đội chung một lá sen tơ
Lá sen vương vấn hương sen ngát
Ấp ủ hai ta chút nhụy hờ
Lũ bướm tường hoa cài mái tóc
Theo về tận cửa mới tan mơ
Em đi phố huyện tiêu điều lắm
Trường huyện giờ xây kiểu khác rồi
Mà đến hôm nay anh mới biết
Tình ta như chuyện bướm xưa thôi!

Tuổi học trò là cái tuổi lắm mộng mơ và trong đời học trò cũng đã có khối mỗi tình học trò thật trong sáng mà lãng mạn. Tôi thì tôi cứ nghĩ rằng đây chưa hẳn đã tình yêu mà chẳng qua chỉ là chuyện “thình thích” người khác giới theo đúng quy luật của sự phát triển từng lứa tuổi mà thôi. Cũng nhiều “mối tình” thuở học trò trở thành hiện thực và cũng khối “mối tình” chỉ là dấu chấm khởi đầu và sau đó chính là dấu chấm hết.

Nhân chuyến mấy anh em tôi về thăm quê của Phạm Tuân. Phạm Tuân dẫn anh em chúng tôi đi thăm các nơi trong miền quê của mình và đưa đến từng chỗ, hướng dẫn chi tiết từng địa điểm đã từng gắn bó một thời như đền thờ Triệu Vũ Đế - tức Triệu Đà, nơi mà gian chính giữa được dùng làm lớp học. Tôi nhớ lại chuyện anh Rũ đã kể nên tôi lập tức hỏi Phạm Tuân:

- Thế “mối tình” học trò của anh bây giờ thế nào rồi?

- “Mối tình” nào nhỉ? Tôi chẳng có “mối tình” học trò nào cả! - Phạm Tuấn trả lời luôn.

- Thì cái “mối tình” với cô bé cùng trọ học ấy! - Tôi nhắc.

- Không có đâu! - Phạm Tuấn trả lời chắc chắn, - chẳng là chúng tôi cùng trọ học thôi, về sau cô ấy đi lấy chồng và bây giờ chúng tôi cũng vẫn gọi điện thăm hỏi nhau. Thế thôi!

Đền thờ Triệu Vũ Đế trên quê hương Phạm Tuấn

Tôi tin vào cái “sự khai báo thành khẩn” ấy của Phạm Tuấn, vì tôi biết Phạm Tuấn không thích kiểu “quan co”. Tuổi học trò luôn đẹp đẽ và mãi tận sau này, khi đã luống tuổi, khi đã xế chiều rồi, những cô những cậu học sinh ngày nào vẫn có, vẫn còn giữ được những kỷ niệm đẹp về nhau, vẫn liên hệ, vẫn quan tâm đến nhau. Điều ấy mới thật là quý giá và trân trọng biết bao!

Ngày tháng trôi đi và Tuấn cũng trưởng thành dần, không còn mang dáng dấp học trò nữa mà đã thành một trang thanh niên. Cuối năm 1964. Phạm Tuấn đi khám nghĩa vụ quân sự nhưng không thấy gọi. Đến tháng 4-1965 thì Phạm Tuấn được gọi nhập ngũ. Đợt ấy đông lắm, sân vận động của Kiến Xương có hàng trăm, hàng ngàn người tập trung. Cứ điểm danh từng tốp rồi lên xe đi. Phạm Tuấn không thấy tên mình trong khi mọi người đã đi hết, cờ hoa cũng dọn sạch, Tuấn liền hỏi một cán bộ huyện đội thì được trả lời: “Cứ về!”. Hơn tháng sau thì Tuấn lại được gọi đi khám sức khỏe, lần này thì khám

kỹ lưỡng.

Hỏi lần khám này kỹ thế nào thì Phạm Tuân vừa cười vừa nói: “Vòng khám này ấn tượng nhất là lúc khám ngoại khoa và khám mắt. Ở phòng khám ngoại, một ông bác sĩ bảo tôi cởi hết quần áo, ông ấy xem trước ngằm sau xong rồi bảo tôi đứng im và dùng hai ngón tay nâng hai “quả cà” của tôi. Ông nâng lên hạ xuống đến vài ba lần kiểu như cân đồng đo đếm ấy. Tôi vừa buồn cười mà lại vừa ngượng vì từ bé tới giờ chưa gặp phải cảnh ngộ như thế này lần nào cả. Khi vào phòng khám mắt, bác sĩ nhỏ cho mấy giọt thuốc vào mắt. Một lúc sau mắt mờ tịt đi hết như người thong manh rồi các ông ấy soi soi chọc chọc chẳng hiểu làm gì nữa. Sau khi khám xong, lúc đạp xe về, tự dừng thấy mình đi cứ loạng choạng, chẳng nhìn rõ đường. Khi về nhà, lúc đi gánh phân cho hợp tác xã chẳng nhìn rõ mặt cân!”.

Lúc này thì Phạm Tuân mới nhớ ra là mắt bị ảnh hưởng của thuốc Atrôpin - loại thuốc làm giãn đồng tử. Phải mất thêm một thời gian thì mắt mới trở lại bình thường. Sau đợt khám này, anh Hoàng, anh Đoàn học cùng Tuân được gọi đi khám tiếp tại Viện Quân y 108 để khám tuyển phi công, còn Tuân thì bị loại ngay từ vòng đầu vì tim và mắt. Đợt nhập ngũ được gọi đúng ngày Quốc khánh 2-9-1965, cả thôn chỉ có một mình Phạm Tuân thôi và huyện Kiến Xương có 8 người gồm các anh Phạm Tuân, Phạm Xuân Rũ, Lê Hoàng, Bùi Đình Đoàn, Trần Kim Anh, Đỗ Hoàng Thành, và một số anh nữa, chủ yếu là học sinh từng quen nhau trong trường cấp III Tiền Hải.

Anh bạn Rùng chở Phạm Tuân bằng xe đạp đến nơi tập trung. Không may thế nào mà mới đi được vài cây số thì xe xệt lốp. Phạm Tuân đành một mình lúi thủi xách túi quần áo chậm chạp bước, trong lòng suy nghĩ mung lung: mình được vào ngành nào nhỉ (bấy giờ chưa biết quân binh chủng). Lần trước cờ hoa đưa đón mà lần này sao lại im lìm thế. Số mình xui thật đấy!

Khi tập trung đông đủ, ô tô đưa các anh lên chùa Bồ Xuyên ven thị xã Thái Bình tập trung. Lần đầu tiên được ngồi trên thùng xe tải mà đã thấy oai lắm rồi.

Vừa đến chùa Bồ Xuyên thì kỷ niệm cũ bỗng dưng ập về. Đây là lần gia đình Phạm Tuân chạy tán cư vào chùa Bồ Xuyên, Tuân theo bọn trẻ con đi mót lạc. Đang hí húi mót lạc thì bỗng thấy mọi người chạy tán loạn. Phạm Tuân chưa kịp hiểu ra làm sao thì nhác thấy bọn lính bảo hoàng áo quần loang lỗ cầm súng đi tuần. Vậy là Phạm Tuân cũng “ba chân bốn cẳng” chạy theo lũ trẻ vào trốn trong chùa. Bấy nhiêu năm trôi qua mà kỷ ức xưa vẫn như còn đâu đây...

Ở đây được phân chia thành 2 tốp. Phạm Tuân nằm trong số đông được lên xe tải đưa sang Nam Định rồi đi tàu về Hà Nội, còn một số trong đó có anh Hoàng, anh Bảo, anh Đoàn lên xe về Cát Bi, Hải Phòng. Đây là tốp đi học lái máy bay.

Anh bạn Rùng sau khi vá xăm xe đạp xong thì hồi hả đạp và hỏi thăm được địa chỉ, kịp đến chia tay với Phạm Tuân trước lúc xe chuyển bánh. Thật cảm động xiết bao. Sau này thì anh Rùng cũng đi bộ đội và hy sinh trong chiến trường miền Nam...

Tàu đến ga Vọng, mọi người xuống ga, đi bộ về nhà khách của Không quân. Ở nhà khách mấy ngày, các anh nhận quân trang, được phổ biến tình hình nhiệm vụ... được nghe kể về trận đầu đánh thắng của Không quân và những chiến công của phi công Việt Nam đã mở “mặt trận trên không” thắng lợi. Tới lúc đó các anh mới hiểu được một chút về Không quân và về những phi công anh hùng của chúng ta. Các tân binh tâm đắc lắm, phấn khởi lắm. Rồi từ nhà khách, đoàn lên đường cuộc bộ qua cầu Long Biên sang Cự Khối, Gia Lâm. Tại đây, số tân binh được phân chia thành các tiểu đội, trung đội,

đại đội để tập đội ngũ và học chính trị. Phạm Tuân và Phạm Xuân Rũ được biên chế vào cùng một tiểu đội, được phân công gác đêm cùng nhau. Hồi đó, nào đã biết đến khẩu súng là thế nào đâu, nhưng vẫn được giao súng đạn để làm nhiệm vụ gác đêm. Phạm Tuân cao lớn hơn nên giữ súng còn anh Phạm Xuân Rũ thì giữ mấy viên đạn với nhiệm vụ là bảo vệ bể nước. Có lẽ thời điểm ấy mọi người phải cảnh giác, sợ địch bỏ chất độc vào bể.

Và cũng từ đây, Phạm Tuân mới biết dùng bàn chải đánh răng. Tối giờ nghỉ lại, Tuân hay nói: giá mình nhập ngũ sớm chút nữa chắc bộ răng của mình sẽ trắng và khỏe hơn nhiều.

Ở đây, Phạm Tuân được sống thực sự cuộc đời người lính: ngủ giường tầng, bữa sáng được bát ngô hoặc bo bo bung, trưa chiều bữa cơm đạm bạc chủ yếu là rau dưa, nhưng so với ở nhà đã thấy sướng lắm rồi. Chiều chiều, khi được nghỉ, các anh đưa nhau ra bờ sông Hồng ngồi ngắm bãi ngô, thấy sao mà nó giống dòng sông Trà Lý quê Tuân đến thế. Có lẽ nó là sông mẹ, sông con... Lúc ấy, Phạm Tuân lại rộn lên nỗi nhớ quê, nhớ bố mẹ và anh chị em...

Sau đó các anh hành quân về Trạm 66 nằm trong thành Hoàng Diệu. Ở đây được nghe lên lớp những bài chính trị, phổ biến những quy định nghiêm ngặt khi ra nước ngoài, về những quy định thì dễ tiếp thu, còn những vấn đề như tình hình, nhiệm vụ... thấy nó cứ xa lạ như ở đâu đấy. Cùng với việc học tập, các anh được nhận quân trang để chuẩn bị sang Liên Xô. Tất cả đều là đồ cũ: quần áo cũ, va li cũ, chỉ có đôi giày là mới thôi. Phạm Tuân nhớ có một buổi tối được đi chơi liên diện chiếc áo sơ mi vừa được phát, đi đôi giày đen. Vì giày hơi chật nên Phạm Tuân bỏ tất ra, đi giày không. Điệu qua các phố của Hà Nội, nhảy tàu điện đi mấy tuyến cho biết... Mấy tiếng sau trở về, Tuân đi không được vì chân phồng rộp. Đi tàu liên vận sang Matxcơva mà vết thương vẫn chưa lành. Một kỷ niệm trước khi đi Tây là thế.

Đến khoảng cuối tháng 10 năm ấy, đoàn của Phạm Tuân lên tàu liên vận sang Liên Xô học ngành kỹ thuật Không quân, nô nôm gọi là thợ máy của máy bay. Những ấn tượng trên đường ra nước ngoài còn sâu đậm: đến Trung Quốc, ở khách sạn Bắc Vĩ rồi đi Bách Hóa Đại Lầu thấy ở đâu cũng sạch sẽ, to tát. Sàn nhà lúc nào cũng bóng loáng tới mức mấy anh trượt ngã cơ mà. Sang đến Liên Xô thì đúng vào mùa Thu. Nói đến mùa Thu thì phải nhắc đến câu “Mùa Thu vàng”. Mà có lẽ “Mùa Thu vàng” đã trở thành “thương hiệu” của Liên Xô. Những rừng cây bạch dương, những cây phong, cây sồi... khoác lên mình những bộ cánh đủ màu với sắc lá vàng quăn rũ. Những chiếc lá xanh đã cống hiến hết mình cho cuộc đời, chuyển mình trong vẻ đẹp dịu dàng, yêu kiều trước khi trở về với cội nguồn, nhuộm sắc Thu như một phép màu, tạo nên bức tranh thiên nhiên kỳ thú, một thế giới của sắc màu rực rỡ với những sắc độ khác nhau mà vàng là chủ đạo, đẹp tới mức khó tin. Mùa Thu nhuộm màu lên cả vùng thảo nguyên Sibêri, cả dãy núi Antai... Cái nắng Thu cũng óng ánh. Bầu trời thì trong xanh điểm một chút mây trắng bồng bênh trôi trong khoảng không bao la. Tất cả chìm đắm trong sắc Thu lãng mạn. Gió cũng mang hơi thở là lạ đến với cái lạnh se se cùng với chút dịu nhẹ của những tia nắng ban mai ánh lên những giọt sương còn vương lại trên những chiếc lá vàng khẽ khàng rơi. Thi thoảng, những giọt mưa Thu lất phất bay tạo nên một chút tê tái nhẹ nhàng. Dòng nước mùa Thu cũng lặng lẽ, in màu cỏ úa... Nhắc đến mùa Thu, chắc hẳn nhiều người đều phải nhắc đến danh họa Isaac Ilgich Lêvitan với những bức vẽ tuyệt vời về mùa Thu của ông và rồi cũng lại nhớ đến nhà thơ tài hoa, nổi tiếng Alêchxandơơ Sergêêvich Puskin với nhiều bài viết về mùa Thu, trong đó có bài “Mùa buồn” đã được các dịch giả Ngọc Châu và Hồ Quốc Vĩ dịch ra tiếng Việt. Tôi xin gửi lại đây bản dịch của Hồ Quốc Vĩ:

Thu buồn, - cặp mắt đắm say

Tôi yêu sắc đẹp em ngày chia phôi

Thiên nhiên tàn úa bỗng tươi

Rừng thay áo mới, cả trời vàng au

Ồn ào hơi gió thổi mau

Bầu trời gợn sóng như màu khói sương
Vài tia nắng hiếm nhớ thương
Sợ mùa Đông sớm quen đường đến nhanh
Đắm trong yên tĩnh ngọt lành
Tôi quên thế giới thức thành tiếng thơ
Tâm hồn xáo động ngẩn ngơ
Tơ lòng run rẩy, mộng chờ đợi ai...

Mùa Thu vàng luôn đẹp hơn bất kỳ bức tranh vẽ, ảnh chụp hay câu chuyện cổ tích nào. Nó luôn làm say đắm lòng người không chỉ bấy giờ mà còn cả bao nhiêu năm sau đó vẫn đậm trong kỷ ức...

Lá vàng rơi xào xạc trong gió và nỗi nhớ nhà bỗng cồn cào. Nhớ những tiếng chim hót, nhớ tiếng sáo diều... nhiều thứ nhớ ập đến lắm trong cái tiết Thu lạ lùng ấy...

Nhưng rồi việc học lần ắt hết cả. Lớp của Phạm Tuấn trú ngụ ngay trong giảng đường mà tiếng Nga gọi là ULÔ. Các thầy, các cô giáo người Nga giảng dạy rất nhiệt tình. Đây là những con người thật đôn hậu, nhân từ, chất phác, nhiệt huyết, cởi mở, chan hòa... Mới gặp lần đầu thôi nhưng đã thấy sự gần gũi, thân thiết như người một nhà. Ai cũng quý các học viên Việt Nam, quý như người thân thiết, ruột thịt của mình. Dân tộc Nga với bản tính Nga đã truyền cho bao thế hệ học viên những điều tốt đẹp rất tình người. Nền văn hóa của hai dân tộc Nga - Việt cũng có những nét tương đồng nên càng đồng cảm, hòa nhập. Công ơn của các thầy các cô, các bà mẹ, những người chị, người em... của đất Nga đối với những đoàn học viên của ta thật lớn lao, thật khó nói nên lời.

Chế độ “nội vụ” ở đây cũng hà khắc lắm. Chẳng là các ông chỉ huy đều là lính bộ binh cũ. Cứ sáng sáng là phải vội vàng gấp chăn, sửa gối, kê giường, hai anh đứng trước hàng giường mấy chục chiếc, căng sợi chỉ, đầu tiên là chỉnh hàng giường sau đấy là mép gối, mọi thứ đều phải thẳng tắp, mất thời gian lắm. Phòng học thì ở tầng dưới, giờ nghỉ trưa có ghé về phòng ở cũng chỉ dám đứng nhìn chứ đâu dám ngồi xuống giường.

Tối đến, đi học về đã mệt mỏi, vừa thay được bộ quần áo quân phục thì lại phải mặc vào để xuống đường tập hợp đi “dạo mát”, vừa đi đều vừa hát vang cả doanh trại. Rồi hàng tuần, cứ chiều thứ Sáu lại tập hợp hành quân đến nhà tắm tập thể. Chế độ rèn luyện lính rất chính quy. Có lẽ từ cái nôi này mà chúng tôi trưởng thành, sống có nề nếp và kỷ luật hơn.

Rồi ngày ngày, dưới bầu trời Thu rực rỡ luôn có những tiếng gầm rú của các loại máy bay MIG xé tan bầu không khí yên tĩnh. Những chiếc MIG hết như những mũi tên màu trắng lao vút vào bầu trời xanh thẳm. Giờ giải lao đứng trên ban công nhìn những chiếc MIG bung dù - cái dù tròn nhiều màu rực rỡ như bông hoa kéo theo sau máy bay trông thật lãng mạn. Cũng ngày ngày trên đường đi học khi gặp các phi công Liên Xô và phi công Việt Nam trong bộ quần áo bay, đeo cặp đựng bản đồ bay, Phạm Tuấn lại thấy cháy bỏng ước mơ, khao khát có được dù chỉ một lần “diện” bộ quần áo bay, được ngồi trên những chiếc máy bay hiện đại kia...

Phạm Tuấn được vào lớp học sửa chữa ra đa. Kế hoạch có 9 tháng để học tiếng Nga. Mới trọ trọ, vớ vẩn được ít câu, những tưởng thế là yên vị sẽ cố học cho xong ngành kỹ thuật thì một buổi chiều, Phạm Tuấn được Trung đội trưởng thông báo 9 giờ tối lên gặp Đoàn trưởng Trần Ứng. Phạm Tuấn lo lắng, không biết có vấn đề gì. Khi vào phòng họp, Phạm Tuấn thấy đã có một số người ngồi ở đó rồi. Đoàn trưởng Trần Ứng đồng dục nói: “Thời gian vừa qua, có một số học viên bay của chúng ta không đáp ứng được yêu cầu, bị

loại về nhiều nguyên nhân như sức khỏe, như học lực... vì vậy cần nguồn nhân lực bổ sung, Bộ Quốc phòng đã quyết định tuyển chọn những người đủ sức khỏe từ số 300 thợ máy của đoàn ta để chuyển đi học bay!”. Tới lúc này thì Phạm Tuân thở phào nhẹ nhõm và trong lòng bỗng thấy niềm vui ập đến bởi bao ước mơ. Tuy nhiên, Phạm Tuân cũng lo lắng khi nhớ lại lần khám tuyển ở Việt Nam các bác sĩ đã phát hiện con mắt và trái tim mình có vấn đề. Thông thường, Hội đồng khám tuyển lựa chọn những người có đủ tiêu chuẩn đi học bay, còn lại những người “có vấn đề” về sức khỏe sẽ đi học thợ máy. Đây là quy luật trong mọi cuộc tuyển chọn của ngành. Lần này lại đảo ngược quy trình: chuyển từ thợ máy đi học bay. Phạm Tuân thầm nghĩ: “Mình lại đi ngược chiều rồi!”.

Khi khám tuyển, mấy vòng đầu như cân đong đo đếm đều trót lọt, đến phòng điện tim thì Phạm Tuân bị giữ lại. Thế là ước mơ vừa nhen nhóm đã bị dập tắt. Đêm hôm đó, Tuân mất ngủ, nằm suy nghĩ mãi. Những chiếc MIG xé gió bay vút lên cứ lờn vờn trong đầu. Phạm Tuân quyết định sáng mai sẽ đi khám lại. Tại phòng điện tim, bác sĩ kiểm tra nói đã khám rồi và lắc đầu, nhưng Tuân năn nỉ bằng cái thứ tiếng “bồi” không có cách cú, không thềm chia động từ nào hết cả:

- I-a ố-chen khô-chét lê-tát! - (tôi rất muốn bay!).

May mà bác sĩ đã quen với kiểu nói của những người nước ngoài học ngoại ngữ rồi nên cũng hiểu và cho Tuân khám lại. Lần này ông ghi “đã khám tim”. Thế là thoát!

Phạm Tuân, Nguyễn Thanh Quý, Lê Minh Dương cùng 8 đồng chí nữa đủ tiêu chuẩn đi học bay.

Vậy là đã có bước ngoặt mới và đây cũng là một trong những điểm “khang khác” của Phạm Tuân, không theo cái “thông lệ” từ xưa tới nay.

Trong thời gian học tiếng Nga, nhóm những học sinh phổ thông học nhanh hơn, tốt hơn những anh bộ đội cũ vì đa số đã được học chút ít ngoại ngữ trong trường, nhưng có chuyện mà Tuân nhớ mãi. Mới học được mấy tuần, cô giáo dạy Nga vẫn hỏi Tuân ngày sinh, vì bí từ nên nói đại là ngày 1, tháng 1. Cứ tưởng thế là xong chuyện. Ai ngờ, đúng ngày 1 tháng 1 thì cô giáo đến lớp kèm theo tấm thiệp mừng sinh nhật đứng trước lớp chúc mừng Phạm Tuân. Cả lớp ngó ra, ngày ấy đâu phải ngày sinh của Tuân. Phạm Tuân không biết giải thích ra sao nữa, chỉ phân bua với mấy anh bạn là tiếng tăm như thế, có biết trả lời cô ngày sinh của mình thế nào đâu, đành nói bừa vậy thôi.

Sau khi ăn Tết dương lịch tại sân bay Akhtari, đoàn của Tuân bước vào học lý thuyết bay và chuẩn bị cho thực hành bay.

Vì đoàn đây là đoàn học “vét” nên vẫn đào tạo theo kiểu “truyền thống” là bay Iak-18 xong sẽ lên bay MIG-17, rồi sau khi tốt nghiệp MIG-17 bấy giờ mới chuyển lên bay MIG-21. Thời bấy giờ, công tác đào tạo của Liên Xô “hàn lâm” lắm. Học viên được học lý thuyết cơ bản về cấu tạo máy bay, động cơ, các loại máy thu máy phát... Thực ra về bản chất nó chẳng có gì quá cao xa, nhưng vì vốn tiếng Nga còn quá khiêm tốn nên học vất vả lắm. Chủ yếu học theo đúng những gì mà thầy giáo dạy. Được cái trí nhớ lúc đó còn tốt nên lúc đi thi đều được điểm cao.

Phải nói rằng, tốc độ loại máy bay Iak-18 có khi không bằng tốc độ ô tô bây giờ, tốc độ cất cánh của nó là 105 km/h, tốc độ bay cũng chỉ 150-160 km/h thôi, nhưng khi đó để điều khiển được nó đâu phải dễ, chưa ngồi trên chiếc xe con bao giờ bây giờ máy bay chạy với 100 km/h là đã thấy nhanh

lắm rồi. Phạm Tuân nhớ lại, lần đầu tiên được ngồi vào trong buồng lái máy bay, thầy giáo Đighin ngồi buồng lái sau ra lệnh mở máy. Theo quy trình khi mở máy, công tắc “Magnhetô” phải ở vị trí tắt, đợi cho thợ máy lấy móc kéo cánh quạt máy bay cho pit tông vượt ra khỏi điểm chết thì mới bật công tắc lên để mở máy. Phạm Tuân lúng túng thế nào không biết lại để vào “chế độ khởi động” nên đồng chí thợ máy vừa kéo cánh quạt là động cơ nổ máy luôn. Cánh quạt kéo cái móc bay đi, kéo theo đồng chí thợ máy lăn quay ra bãi cỏ, may mà không việc gì. Thầy Đighin gọi Phạm Tuân ra khỏi buồng lái và mắng một trận thậm tệ.

Thời kỳ đầu thực hành bay, vì tiếng Nga còn kém nên gặp không ít trở ngại: liên lạc với thầy giáo ngồi sau đã khó, liên lạc giữa phi công và mặt đất còn khó hơn. Ở dưới mặt đất, lúc bí quá còn có thể “nói” bằng tay, nhưng trong buồng lái thì chịu chết. Phạm Tuân nhớ lại:

-Có lần, khi hạ cánh xong, trên đường lăn về, bánh trước của máy bay rơi vào ổ mối. Bay ở sân bay đất thì tổ mối nhiều lắm. Tôi tăng ga, máy bay rú lên rồi quay tròn. Không biết từ tiếng Nga ổ mối là gì nên đành báo là tôi không thể lăn được. Phi đội trưởng lệnh tắt máy để thợ máy nâng bánh trước lên thoát ra khỏi ổ mối rồi mới nổ máy lăn tiếp. Rồi có lần, khi về hạ cánh, đến độ cao khoảng 50 m, máy bay cứ lao ào ào, tôi đề cần lái đưa máy bay xuống mà không được, tôi đành bay lại. Lúc đó, nhìn vào đồng hồ thì thấy động cơ làm việc ở chế độ vòng quay lớn nhất. Tôi báo cáo Đài chỉ huy và Đài chỉ huy ra lệnh: “Tắt máy xuống hạ cánh!”. Tôi lo lắm, một học viên mới toe như tôi, vừa bay đơn được có mấy chuyến thì liệu có xử lý được không. Tôi hơi hồi hộp không biết rồi sự thế sẽ thế nào nhưng không thể không hạ cánh được. Tôi vòng lại đổi chuẩn đường cất hạ cánh, thò tay tắt máy, động cơ ngừng quay, cánh quạt máy bay đứng im, lợi dụng tốc độ thừa của máy bay, tôi đã hạ cánh xuống sân bay an toàn. Sau khi hạ cánh, thợ máy kiểm tra thì phát hiện máy bay bị đứt mất dây điều khiển động cơ nên động cơ liên tục làm việc ở chế độ vòng quay lớn. Thật may, mọi chuyện đều suôn sẻ! Tôi được biểu dương là đã xử lý một cách bình tĩnh trường hợp bất trắc không hề có trong “Sổ tay phi công”. Tuy bay trên máy bay sơ cấp, chúng tôi hay nói đùa như cái “chuồng gà” nhưng cũng nhiều phi công trượt đẫy, chẳng hạn

như anh Nguyễn Xuân Thư, một cán bộ biên phòng cũ, hôm nào trời râm mát, anh hạ cánh rất tốt, hễ cứ trời nắng là anh hạ cánh bồng bênh đến ghé người. Sau này mới biết mắt anh rất nhạy cảm với ánh nắng - khi nắng lên là không xác định được độ cao. Anh đành phải thôi bay, về học lại thợ máy. Chúng tôi bay ở Akhtari được thời gian ngắn thì chuyển về sân bay đất Nôvôchitarôp, nhường sân bay Akhtari cho lớp phi công bay L-29.

Sân bay Nôvôchitarôp là sân bay đất. Thực ra đây là một bãi cỏ được lu nén cẩn thận. Sân bay nằm ở giữa cánh đồng lúa mì và bên cạnh một làng nhỏ của nông trang. Ở đây có nhiều loại chim, cá và thú nhỏ, nhiều nhất là thỏ, ếch, cá.

Cứ chiều thứ Bảy, cán bộ và các thầy giáo lên máy bay về với vợ con ở đại bản doanh, còn học viên ở lại với một ông trực ban. Các học viên được tự do “quây”. Ngoài việc chơi thể thao ra thì chẳng còn có việc gì nữa đành bày ra trò mò trai, bắt cá, thậm chí cùng nhau săn thỏ. Có lần, vào buổi tối thứ Bảy, nhóm học viên của Phạm Tuân đang mãi mê ăn bánh mì và cá nướng ở trong phòng thì bất ngờ Trung đoàn phó bước vào. Một anh phát hiện hô khẩu lệnh “đứng dậy”. Trong lúc đứng dậy, mấy anh đã kịp đẩy chậu cá vào gầm giường. Chẳng biết ông có nhìn thấy hay không, nhưng chỉ hỏi thăm vài câu rồi đi ra. Nhóm của Phạm Tuân lại tiếp tục cuộc vui.

Tháng 9-1965, đoàn của Phạm Tuân kết thúc bay trên Iak-18. Trong số 11 anh em, có 3 anh bị cắt bay vì kỹ thuật và sức khỏe.

Khi đoàn của Phạm Tuân xách va li rời khỏi doanh trại ở Akhtari về Kusôpxcaia bay MIG-17 thì cũng là lúc đoàn bay của anh Nguyễn Xuân Hiến, Đinh Bồng... từ Việt Nam sang vào thế chỗ ở của đoàn Phạm Tuân. Anh em tay bắt mặt mừng nhưng chưa kịp hỏi về tình hình ở nước nhà đã phải lên xe hành quân về sân bay Kusôpxcaia.

Ở sân bay Kusôpxcaia, đoàn của Phạm Tuân được sáp nhập với đoàn bay trước gồm cả các học viên bay Iak-18 và L-29, gộp lại là gần 50 người. Năm bay thứ hai này, mọi chuyện thuận lợi hơn nhiều so với năm bay thứ nhất và cũng ở đây, Phạm Tuân được tiếp xúc với các bộ môn thể thao như bóng rổ, bóng chuyền. Nhìn các phi công lớp trước dẫn bóng, nhảy ba bước ném rổ là Phạm Tuân thấy mê nhưng vì là môn mới nên Tuân còn thiếu tự tin, còn ngại ngần nên chưa dám vào chơi cùng các anh. Thấy vậy, anh Ngô Sơn bảo Phạm Tuân: “Cậu cứ chơi đi! Cậu to khỏe, lại nhanh nhẹn, thế nào rồi cũng chơi tốt!”. Được động viên như vậy, Phạm Tuân vào nhập cuộc và sau này thì đúng là Phạm Tuân chơi tốt thật...

Tổ bay của thầy Malêôkhin hướng dẫn có Phạm Tuân, Chuẩn úy Trần Cao Thăng và Trương Công Thành. Vừa vào bay được mấy chuyến thì có biến động ở vùng Đông Bắc Phi. Thầy Malêôkhin được điều động chuyển máy bay sang tham gia trực chiến ở Xômalý hay ở một nước nào đó gần khu vực ấy. Vậy là như “rắn mất đầu”, tổ bay của Phạm Tuân phân tán mỗi người đi một nơi. Phạm Tuân trở nên bơ vơ, nay bay với thầy này, mai bay với thầy khác. Đây chính là một khó khăn ghê gớm gần như là sự tối kỵ đối với các học viên bay vì mỗi thầy dạy bay có một phương pháp riêng giành cho học viên của mình. Tổ bay và thầy dạy bay gắn bó với nhau thì thầy theo dõi và uốn nắn những khiếm khuyết của trò dễ dàng hơn nhiều so với các thầy dạy khác nhau, nhưng biết làm thế nào trong cái hoàn cảnh trở trêu như thế, vẫn biết rằng bay “kế” với các thầy khác, mình chỉ như là đứa con nuôi trong tổ bay ấy thôi. May sao, đúng thời điểm ấy thì có thầy Thiếu tá vừa tốt nghiệp Học viện Không quân Iuri Gagarin về đơn vị, được bổ nhiệm giữ chức vụ Phi đội trưởng và đã trở thành thầy dạy chính của Phạm Tuân.

Từ loại máy bay Iak-18 chuyển lên bay MIG, nhiều học viên học chật vật lắm, nhất là động tác hạ cánh. Để trở thành phi công, yêu cầu đầu tiên là khâu hạ cánh. Đại đa số phi công bị cắt bay là do không hạ cánh được. Tôi xin nói một chút về mục này: Khi vào hạ cánh, phi công cho máy bay nhào xuống điểm ở đầu sân bay với điều kiện hướng bay trùng với tim đường băng. Phi

công vừa giữ đúng tốc độ, đúng lượng xuống (tính bằng m/ s), đúng quỹ đạo xuống và đúng hướng. Tất cả những cái “đúng” ấy dường như diễn ra rất nhanh cùng một lúc. Chỉ một tham số sai là cuộc hạ cánh không thành. Khi trời yên gió lặng thì còn dễ, nhưng lúc gió cạnh (gió thổi ngang hướng bay) lớn thì việc giữ được máy bay không bị “thối” ra khỏi đường băng là chuyện không dễ chút nào. Các loại máy bay phản lực chiến đấu như MIG-17, MIG-21 có tốc độ hạ cánh rất lớn (hơn 230 km/h) nên động tác hạ cánh còn khó hơn. Ở độ cao khoảng 50 m trở xuống, phi công chủ yếu phán đoán bằng mắt và bằng cảm giác của mình, không nhìn vào đồng hồ trong buồng lái nữa. Xuống đến độ cao 6-7 m, phi công kéo cần lái đưa máy bay bay bằng cách mặt đất khoảng 1 m. Từ đó máy bay “rơi” dần. “Rơi” tới đâu, phi công kéo cần lái tới đó sao cho khi 2 bánh sau chạm đất, bánh trước cách mặt đất 20 cm ở điểm cách đầu đường băng khoảng 300 m. Nếu tốc độ nhỏ, góc xuống thấp thì máy bay sẽ rơi ngoài đầu đường băng, nếu tốc độ lớn lại tiếp đất ở vị trí cao hơn, máy bay sẽ xông ra cuối đường băng. Tỷ lệ tai nạn ở giai đoạn hạ cánh chiếm khá cao trong toàn bộ các vụ mất an toàn bay trong các đơn vị Không quân.

Đây là mới nói sơ qua về động tác hạ cánh trong huấn luyện, còn trong chiến tranh, sau mỗi trận chiến phi công đã kiệt sức lại còn phải quay cuồng cái đầu để quan sát địch, thêm nữa, có lúc đường băng bị đánh phá, đài dẫn đường bị hỏng... thì việc đưa máy bay xuống đất an toàn là một thử thách lớn đối với mọi phi công. Phi công chúng tôi luôn phải cảnh giác với cái giây phút “gần đất xa trời” ấy. Vì vậy, không phải ai đi học bay cũng trở thành phi công chiến đấu. Phải có chút “tài lẻ” trong quá trình điều khiển máy bay mới được.

Đoàn bay MIG-17 này cũng có không ít những sự cố xảy ra, điển hình phải nói đến trường hợp của anh Từ Để. Khi bay về hạ cánh, anh thả càng nhưng càng không ra. Đài chỉ huy đã trợ giúp, hướng dẫn xử lý bằng đủ mọi cách, nhưng mọi phương pháp đều không có hiệu quả. Càng vẫn không ra. Một phi công giàu kinh nghiệm đã được giao nhiệm vụ cất cánh bay lên, bay sát dưới bụng máy bay của anh Từ Để để xem trạng thái của buồng càng máy bay. Sau khi xác định khóa của buồng càng máy bay không mở thì anh Từ Để phải

hạ cánh bắt buộc với máy bay không có càn xuống đường băng đất an toàn và được nhà trường biểu dương.

Rồi có anh khi về hạ cánh, tiếp đất không tốt để máy bay bị “nhảy cóc” (tức là sau khi tiếp đất lần thứ nhất, máy bay lại nhảy chồm lên rồi khi tiếp lần nữa lại nhảy chồm lên, mà lần nhảy sau bao giờ cũng cao hơn lần trước) thế là càn máy bay bị gãy, máy bay thì hỏng, may mà phi công không sao. Rồi cũng lại có trường hợp khi bay lúc chiều, có anh bay lạc đường, chẳng thấy sân bay đâu, bay mãi, khi tìm về đến sân bay thì trời đã nhá nhem tối, phải bật tất cả đèn ở đường băng lên để giúp cho việc hạ cánh an toàn. Sau đó, khi bước vào phòng giao nhiệm vụ, các học viên đều chờ đợi trận mưa “chửi” nhưng thay vào đó, ông Trung đoàn phó chỉ huy bay chỉ cười nhạt và nói: “Giỏi lắm! Mày trở thành phi công cấp 1 rồi đấy!”. Chắc ông thừa biết có nói cũng chẳng giải quyết được gì lúc này.

Phạm Tuân cứ mãi miết học bay theo thầy dạy bay đẹp trai lại có “mác” tốt nghiệp học viện. Thầy dạy bay quý Tuân vì nhận thức và thực hành bay khá chuẩn nên khen liên tục, thậm chí còn giao cho tự viết nhận xét sau từng chuyến bay để thầy chỉ việc ký tên thôi. Có được thầy dạy cố định nên Phạm Tuân bay suôn sẻ theo đề cương huấn luyện bay.

Phạm Tuân nhớ lại: “Ấn tượng khi bay trên MIG-17 là khả năng cơ động ngang của nó rất tốt. Khi tôi đã bay khá tốt rồi thì thầy thường thể hiện khả năng bay của mình qua các động tác làm mẫu cho tôi xem. Những động tác nhào lộn phức tạp ấy gây ấn tượng ghê lắm. Chính nhờ có những động tác ấy mà nó giúp được tôi sau này rất nhiều trong ứng dụng chiến đấu đấy! Một ấn tượng nữa là thực hành những bài bay bắn mục tiêu mặt đất. Máy bay bố nhào với góc 30-40°, tốc độ tăng vùn vụt, khi ấn cò súng - 3 khẩu súng cùng phát hỏa làm máy bay rung lên và chùm đạn lửa trùm kín lên mục tiêu thật hoành tráng. Và cũng chính vì mãi mê với cái “hoành tráng” ấy mà có khi xảy ra tai nạn bay thảm khốc vì không kịp thoát li, máy bay “găm” thẳng vào mục tiêu”.

Khoảng cuối tháng 9 năm đó, đoàn bay của Phạm Tuân tốt nghiệp. Phạm Tuân may mắn thuộc một trong số không nhiều người nhận bằng loại ưu.

Đây là sự khởi đầu cho quá trình chuẩn bị chiến đấu không xa ở phía trước.

Đang chuẩn bị để về nước thì đoàn bay được thông báo ở lại bay tiếp, trong đó phần lớn là bay ngày thời tiết phức tạp (có mây), còn hơn một chục anh được chuyển sang bay đêm. Phạm Tuân nhớ lại: lúc đó cũng muốn bay ngày để nhanh chóng trở về tham gia chiến đấu, còn bay đêm trên MIG-17 thì đánh đấm gì được. Nhà trường đặt ra tiêu chí những phi công bay đêm phải là những phi công có kỹ thuật bay ổn định, chuẩn xác và nhẹ nhàng (không hẳn là những phi công giỏi). Đặc biệt về sức khỏe phải tốt, không có cảm giác sai. Thực ra, lúc đó được vào đội bay đêm cũng là một vinh dự. Về kỹ thuật thì các thầy giáo chọn, còn về sức khỏe, các phi công dự định sang bay đêm phải đi kiểm tra lại. Lần này Phạm Tuân qua được điện tim nhưng đến lúc thử máu lại có chuyện. Chẳng là, sau khi cô y tá chọc ngón tay lấy máu, Phạm Tuân thấy người nóng ran lên, giữa căn phòng lạnh mà mồ hôi toát ra. Biết sự tình không bình thường, nên cô y tá vừa buông tay thì Tuân vội vàng bước ra hành lang, ngồi xuống dãy ghế gần nhất. Phạm Tuân cảm thấy hơi choáng, mấy anh phát hiện và hỏi Tuân có sao không. Phạm Tuân trả lời không sao và sự việc cũng qua đi nhanh. May mà y bác sĩ không phát hiện ra. Sau này, khi về Việt Nam cũng có lần khám sức khỏe định kỳ, Tuân cũng bị như vậy.

Rồi danh sách tốp bay đêm cũng được công bố: anh Nguyễn Chính Hậu làm Trưởng đoàn, các anh Ngô Sơn, Trương Công Thành, Hán Văn Quảng và một số anh nữa trong đó có Phạm Tuân. Tất cả gồm 9 người.

Lúc đó, không có ai trong số ấy lại nghĩ được rằng chuẩn bị bay đêm để rồi

chính họ lại góp mặt trên bầu trời trong những đêm đánh đuổi B-52 của trận “Hà Nội - Điện Biên Phủ trên không”.

Đây là tốp phi công tiêm kích Việt Nam đầu tiên sau khi tốt nghiệp với giờ bay khá “khiêm tốn” (chưa đầy 100 giờ) bước vào huấn luyện đêm. Thường thì sau khi tốt nghiệp, phi công về các đơn vị chiến đấu bay đề cao, rồi bước vào bay ngày phức tạp - nghĩa là bay trong điều kiện thời tiết phức tạp sau đó mới huấn luyện bay đêm. Nhưng tốp bay của Phạm Tuân đã “bỏ qua thời kỳ quá độ”. Đây là sự thử thách có chút mạo hiểm và cũng là điểm “khang khác” so với các đoàn bay từ trước tới giờ.

Công việc chuẩn bị bay đêm cũng đơn giản thôi: chỉ học sử dụng buồng lái ban đêm và hệ thống chiếu sáng trên sân bay. Khi bắt đầu bay đêm là lúc trời chuyển lạnh, có ngày tuyết rơi và băng giá. Việc tổ chức bay cứ ngắt quãng: đang bay khi có tuyết rơi lại dừng, rồi lại bay, cứ thế thời gian kéo dài. Có đêm tuyết rơi trắng trời, cả Trung đoàn chỉ có mỗi ông Trung đoàn trưởng và ông Chủ nhiệm dẫn đường được bay, gọi là bay trong điều kiện thời tiết tối thiểu. Tốp của Phạm Tuân khâm phục lắm, mong đến khi nào mình mới được như vậy. Phạm Tuân cười và kể: “Có một lần thầy trò bay trong điều kiện có tuyết và băng. Khi có băng thì mặt đường cất hạ cánh trơn lắm. Ông xả của máy bay thối ra hơi nóng làm tan băng, nhưng vì trời lạnh, nước đông cứng lại thành lớp băng mỏng càng trơn hơn, lăn máy bay trên mặt băng vào ban đêm khó vô cùng. Hai thầy trò chẳng may trượt ra bên cạnh đường lăn, máy bay ngập vào trong tuyết, đành phải tắt máy chờ cứu hộ. Khi đội cứu hộ đến, ông thầy mở cửa buồng lái trèo xuống và đi đi lại lại, nhảy nhót cho nóng người, còn tôi phải ngồi trong buồng lái. Lúc đầu còn thấy ấm, sau cứ lạnh dần, rồi giá lạnh ngấm vào cứng cả chân tay, người run cầm cập, nhưng biết lỗi do mình gây ra nên đành cắn răng mà chịu cho đến khi máy bay được kích lên và kéo về sân đỗ”...

Sau khi kết thúc 12 chuyến bay, Phạm Tuân được Trung đoàn trưởng kiểm tra để thả đơn. Thấy Trung đoàn trưởng ngồi buồng sau, Phạm Tuân cũng hơi

“gồm” nhưng rồi khi chăm chú vào công việc thì “sự gồm” ấy không còn nữa. Bài kiểm tra gồm 3 lần cất hạ cánh. Sau khi kết thúc bài bay kiểm tra, Trung đoàn trưởng không nhận xét trực tiếp với Phạm Tuân mà gọi giáo viên của Tuân ra trao đổi rồi quay lại bắt tay Phạm Tuân chúc mừng và nói đồng ý cho bay đơn. Phạm Tuân phấn khởi lắm vì là người đầu tiên được thả bay đơn ban đêm trên MIG-17, nhưng đến lúc thả đơn thì lại có những chuyện trục trặc, những chuyện “khang khác” xảy ra: có lệnh từ Đài chỉ huy: “Khuya rồi, hơn nữa lại có băng phủ trên mặt đường cất hạ cánh nên học viên mới không được bay đơn!”. Phạm Tuân ỉu xìu xách mũ bay bước lên xe trở về doanh trại. Rồi lại những ban bay tiếp và tới lần này thì Chủ nhiệm dẫn đường xuống kiểm tra. Cũng giống như lần bay kiểm tra trước, Phạm Tuân được thả bay đơn nhưng rồi cũng lại giống như lần trước, không được bay đơn vì lý do trời tối, không có trăng. Thêm một lần ngao ngán nữa. Cho tới lần thứ 3, lần này thì Đại tá Hiệu phó nhà trường xuống kiểm tra, đồng ý cho Phạm Tuân bay đơn. Chuyến bay đơn đầu tiên không ngờ lại gặp phải cảnh tuyết rơi nhẹ nhẹ. Tất cả các thầy đều nín thở, hồi hộp chờ đợi, mong sao cho mọi chuyện suôn sẻ vì đây là học viên Việt Nam đầu tiên bay đơn trong điều kiện ban đêm mà lại với cái thời tiết như vậy. Hoàn thành chuyến bay, vừa xuống khỏi thang máy bay, thầy Kôvalencô ôm choàng lấy Tuân, dấm dấm lên lưng và nói: “Thành công rồi, Tuân ơi!”.

Sau chuyến bay đơn đầu tiên của Phạm Tuân thì mới vỡ lẽ ra một điều là nhà trường phải cân nhắc rất cẩn thận, xem các phi công học viên ta thể hiện thế nào đã. Khi nào thật tin cậy thì lúc đó mới dám cho bay đơn ban đêm trong điều kiện mùa Đông của nước Nga vì mùa Đông tuyết phủ trắng một màu lên tất cả muôn vật, từ trên nhìn xuống khó phân biệt đâu là làng mạc, đâu là cánh đồng, tất cả đều trắng toát, nhận biết mục tiêu cực kỳ khó khăn, hơn nữa đường cất hạ cánh lại trơn trượt, nguy cơ mất an toàn cao...

Tiếp sau đó, anh Từ Đễ, anh Hán Văn Quảng rồi các anh khác cũng được thả bay đơn nhưng không còn phải kiểm tra khắt khe nữa. Tốp bay đêm thực hiện chương trình một cách tốt đẹp, không để xảy ra bất kỳ một sơ xuất nào gây mất an toàn. Những ngày ấy vui lắm: thầy trò cứ quần quýt lấy nhau kể cả trong lúc chuẩn bị bay lẫn trong lúc sinh hoạt, thể thao.

Tốt nghiệp vào tháng 4-1968, đoàn của Phạm Tuân về nước sau những năm tháng gắn bó với trường, với đất nước Nga vĩ đại, với các thầy cô giáo, với các thành phần phục vụ giúp đỡ hết sức nhiệt tình.. Ngày chia tay là ngày thật lưu luyến, ô tô đến đón đoàn của Phạm Tuân dừng ngay trước cửa nhà ăn; các chị em nhà bếp ùa ra tiễn, rơm rớm nước mắt. Có chị tuổi đã cao cao, ôm lấy các anh trong đoàn và nói: “Chúng mày còn trẻ quá, về đánh nhau với Mỹ nguy hiểm lắm, cứ ở lại đây bay cho giỏi đã rồi hãy về thì tốt hơn!”. Thầy giáo Đôxưchep - ông cán bộ Trung đội trưởng bay đã kèm Tuân cũng ra tiễn. Ông ôm lấy Phạm Tuân có vẻ bịn rịn và nhắc: “Cất cánh chiến đấu là phải quay đầu 360°, Tuân nhé - điều sống còn của phi công đấy!” (ý nói là phải quan sát xung quanh). Các ông tuy chưa tham chiến nhưng có lẽ từ những bài học xương máu của các trận không chiến trong chiến tranh Vệ quốc vĩ đại đã thấm sâu vào các ông và ông muốn gửi gắm đến Phạm Tuân. Sau này, Phạm Tuân còn gặp lại ông nhiều lần, có lần ông về tập huấn ở Học viện, ông hay dẫn Phạm Tuân đi gặp gỡ khắp nơi, ở đâu ông cũng giới thiệu: “Học viên của tôi đấy!”. Nói chung, các giáo viên của Liên Xô đều rất tự hào về học viên Việt Nam của mình. Những lần đi công tác nếu có điều kiện Phạm Tuân đều đến tận nhà ông ở Krasnodar thăm ông. Lúc rời Krasnodar, ông đến tận khách sạn mang theo một lọ nấm tự làm và một gói xúc xích Nga nhờ Tuân mang về làm quà cho gia đình.

Khi Phạm Tuân bay vũ trụ, ông lấy ảnh của Phạm Tuân ghép vào ảnh của ông và gửi cho Phạm Tuân. Thật cảm động tình thầy trò...

Tình cảm của người dân Xô Viết, công ơn của các thầy cô giáo, các thầy dạy bay, những người bạn Nga mãi mãi khắc sâu trong tâm khảm từng học viên bay, không bao giờ phai mờ. Cuộc chia tay dù lưu luyến đến mấy cũng phải dứt để theo đúng lộ trình đã định. Đoàn của Phạm Tuân lên đường, đi tàu liên vận đến ga Bằng Tường thì phải nghỉ lại 3 ngày, vì đường sắt chưa khôi phục sau khi bị đánh phá. Khi về đến ga Đồng Đăng là ban đêm, tất cả tối om lại không được bật đèn vì phòng không mà. Chờ mãi chẳng thấy xe đón, may quá gặp được chị Hiền - người của Cục đối ngoại đi đón khách. Vì đã quen biết từ ngày ra đi, chị Hiền gửi đoàn của Phạm Tuân lên chiếc xe 24 chỗ ngồi. Phạm Tuân nhớ là xe chạy theo đường Lạng Sơn về Bắc Kạn, qua Thái Nguyên - đường bị bom đánh hỏng, xóc ghê gớm. Xe quá chật, Phạm Tuân phải đứng suốt trên xe, lúc mỏi quá đành đứng bằng một chân rồi lại đổi chân khác, chỉ mong sao có báo động phòng không để xe dừng và có dịp bước xuống nghỉ một lát cho đỡ mỏi.

Đoàn được đưa về trường Tuyên giáo cũ (gần Cầu Giấy). Trường đã đi sơ tán hết nên nhà ở ẩm thấp và muỗi nhiều vô kể. Sau 3 năm, Phạm Tuân lại được nằm màn. Đêm đầu tiên vùng vẫy thế nào mà một nửa người chòi ra ngoài màn. Thế là bọn muỗi được bữa liên hoan. Sáng dậy, Tuân thấy nửa người mình ửng đỏ bởi hàng trăm nốt muỗi đốt, trông như bị lên sởi ấy. Phạm Tuân sờn cả tóc gáy. Những đêm sau phải để anh Nguyễn Văn Ngợi và anh Nguyễn Văn Bảy (B) mỗi người một bên, Phạm Tuân nằm giữa thì mới thoát cảnh muỗi “xơi”. Được nghỉ phép mấy ngày, Tuân cùng anh Ngợi xách va li ra bến xe sơ tán sát vườn hoa Yecsanh. Ra đến nơi, mới có lác đác mấy người chờ xe, họ thấy các anh mặt mũi trắng trẻo, cao ráo lại mặc quần áo bộ đội thế là họ cử Phạm Tuân đứng ra ghi chép thứ tự người xếp hàng để ai có nhu cầu gì thì đi giải quyết. Qua một ngày đêm mà chẳng có xe, ngồi ở vỉa hè mệt quá nên Phạm Tuân rủ anh Ngợi quay về đơn vị. Anh Ngợi đi bộ đội năm 1963-1964 gì đó, được rèn luyện và có kinh nghiệm hơn Phạm Tuân, anh nói: “Mấy năm đi xa rồi, phải về thăm bố mẹ chứ!”. Vậy là Tuân nghe theo, ở lại chờ. May mà đêm ấy có xe. Về tới nhà, Tuân không dám nói mình là phi công, nhưng mọi người đều ngờ ngợ, Phạm Tuân cao lên gần 15 cm và cũng nặng hơn 20 kg. Thời chiến khi có anh bộ đội về phép là cả làng đến thăm. Biết bao nhiêu câu hỏi được đặt ra - nào là Liên Xô có xa không, ăn uống ra

sao mà nhanh lớn thế? vân vân và vân vân...

Mấy ngày phép trôi nhanh, Phạm Tuân trở lại đơn vị và nhận nhiệm vụ về Trung đoàn Không quân 910 lúc đó đang đóng ở Tường Vân, tỉnh Vân Nam để bay đề cao. Ở đây, các anh được sự hướng dẫn của các giáo viên bay Việt Nam, đặc biệt được bay cùng các phi công đã từng chiến đấu, bắn rơi máy bay Mỹ như anh Lê Quang Trung, anh Hồ Văn Quỳnh, anh Dương Trung Tân (Anh Lê Quang Trung lúc đó là Trung tá, bắn rơi 3 máy bay Mỹ, anh Hồ Văn Quỳnh là một trong bốn phi công đánh trận đầu ngày 3-4-1965, anh Dương Trung Tân là Thượng úy, bắn rơi 2 máy bay Mỹ). Nhìn thấy các anh là đoàn của Phạm Tuân kính phục lắm, được bay với các anh là niềm vinh dự lớn lao.

Việc bay ở đây cũng đơn giản thôi vì các anh đã là phi công có cấp rồi, chủ yếu là học các bài ứng dụng chiến đấu, các “miếng võ” mà các anh đi trước đã khởi xướng ra, có khác chỉ là sân bay nằm ở độ cao 2.000 m, không khí loãng nên máy bay cất cánh, hạ cánh cần đường băng dài hơn. Đặc biệt, ở độ cao lớn, mây mù bất chợt, có khi chỉ vài phút sau là sân bay đã phủ kín sương mù.

Với các phi công từ Liên Xô về, lại bay ở trường Trung Quốc trên cao nguyên nên sinh hoạt cũng không phải dễ dàng. Trên cao nguyên nước lạnh lắm, Chi bộ Đại đội ra yêu cầu phải tắm nước nóng để tránh cảm lạnh. Vậy là cứ hàng tuần phải hành quân đi 5-6 km đến suối nước nóng. Riêng Tuân cứ giả vờ đi một quãng ngắn rồi vòng về. Cứ chiều chiều chơi thể thao xong là xối nước lạnh, vậy mà có sao đâu. Chắc mấy ông chỉ huy cũng biết nhưng vì các anh là “lính gửi” trong mấy tháng nên chẳng nói gì. Ở nơi đây có thể nói là mang hai phong cách “Tây” và “Tàu” rất rõ - một bên thì phóng khoáng, còn bên kia thì kín đáo và thâm thúy.

Phạm Tuân nhớ lại mấy kỷ niệm khó quên:

- Một lần tổ chức đánh bóng chuyền, một bên là học viên bay chúng tôi trong đó có tôi và Hán Văn Quảng. Một bên là các thầy giáo và cán bộ khung. Khi trận đấu vào lúc căng thẳng, Hán Văn Quảng nhảy lên đập bóng, phía các thầy nhảy lên chắn. Quảng hô to: “Thì chắn này!” hay là “Mày chắn này!” gì gì đó. Thế là xảy ra rắc rối. Thầy Hòa cho dừng bóng và nói: “Học viên như vậy là hỗn với thầy!”. Chúng tôi phải kiểm điểm mãi ở Đại đội. Một lần khác, tôi đảm nhận trực ban Đại đội. Buổi sáng, trực ban có trách nhiệm kiểm tra nội vụ các phòng, kiểm tra vệ sinh... và ghi nhận xét lên bảng. Hôm đó, sau khi kiểm tra, thấy phòng Trung tá Lê Quang Trung chắn màn cửa ngay ngắn bằng các phòng khác, tôi viết ngay nhận xét lên bảng. Chiều đi bay về, sau khi nhìn thấy dòng nhận xét, anh Dương Trung Tân gọi tôi ra và nói: “Cậu có biết ông Trung là ai không mà dám nhận xét trên bảng?”. Tôi bảo: “Ông ấy là người sinh hoạt cùng Đại đội nên tôi nhận xét!”. “Cậu phải xóa đi!” - anh Tân nói gay gắt, nhưng tôi vẫn để nguyên cho đến hết phiên trực.

- Ở Đại đội có Đại úy Trần Sơn Thành là Chính trị viên. Anh đã nhiều tuổi, tham gia quân ngũ từ thời chống Pháp. Anh rất quý phi công chúng tôi. Một hôm, sau bữa cơm chiều, anh gọi tôi đi dạo. Chúng tôi nói nhiều chuyện về bay bò, về gia đình... rồi anh chậm rãi: “Ở đời khó lắm đấy, Tuấn ạ. Tổ cũng vất vấp không ít đâu. Hồi mới vào lính, mình được cử lên làm công vụ cho vị chỉ huy Sư đoàn. Một lần rót nước mời ông, ông cảm ơn rồi hỏi: “Cậu phục vụ cho mình, cậu thấy thế nào?” Ông Thành ngần ngừ một chút rồi đáp: “Vì nhiệm vụ được giao thì tôi làm chứ sung sướng gì cái việc làm cần vụ này!”. Thế là hôm sau, ông được điều về đơn vị chiến đấu. Ở đơn vị chiến đấu, có lần, ông cùng một chiến sĩ đi trinh sát cách đơn vị 3-4 cây số. Ban đêm, đường rừng... chẳng may gặp ổ phục kích, hai anh em bắn trả và rút lui. Chẳng may, anh chiến sĩ kia hy sinh. Trời khuya rừng giá lạnh, ông Thành cố vác xác đồng đội về, lúc đầu người còn mềm, khoác lên vai vác dễ dàng, sau xác chết cứng dần, vác thật khó khăn, có lúc trượt chân, xác đồng đội lăn như khúc gỗ, tìm lại được và vác về. Về đến đơn vị thì trời tảng sáng, gặp chỉ huy, ông chỉ huy nói luôn: “Sao cậu không chôn đồng chí ấy ở đâu đó rồi về cho nhanh?”. Kể đến đây, giọng ông trầm lại. Trời tối tôi không nhìn rõ mặt

nhưng chắc những giọt nước mắt đang chảy ra sau khóe mắt ông. Ông tắc lưỡi: “Ở đời cư xử nó khó vậy đấy!”. Tôi hiểu ông muốn nhả nhủ gì với tôi. Cho mãi sau này tôi vẫn nhớ sâu sắc những lời tâm sự ấy. Có lúc, ở cương vị lãnh đạo, có công vụ, có lái xe... nhưng tôi không bao giờ yêu cầu làm việc gì, ngoài phục vụ chung cho đơn vị. Tôi cũng có cái suy nghĩ giống ông Chính trị viên của tôi: ngoài công việc nhà nước ra đừng bắt ai phục vụ mình bởi bản thân mình cũng chẳng sung sướng gì khi bị bắt phải phục vụ cho người khác vì một điều vu vơ nào đó... Cũng ở Trường Không quân, tôi được phong quân hàm Thiếu úy và kết nạp Đảng, nhưng lần đầu khi thông qua chi bộ để xét kết nạp Đảng, không ít Đảng viên kiến nghị phải xem lại lý lịch vì là thợ máy chuyển lên nên lý lịch chưa được xét kỹ. Tôi lại phải chờ. Rất may, sau khi thẩm tra ba đời nhà tôi vẫn giữ được trong sạch. Kết thúc khóa bay đề cao, có ý kiến đề cử tôi ở lại làm giáo viên bay vì có sức khỏe, bay bò cũng được, nhất là khoản đánh bóng. Có tôi trong đội hình thì thắng đội của trường Trung Quốc rất dễ dàng. Cũng may, tốp của chúng tôi có “mác” bay đêm nên Quân chủng điều về đơn vị chiến đấu.

Mấy tháng trong trường Không quân Việt Nam thôi nhưng nó cho chúng tôi nhiều điều quý giá, đó là được nâng cao kỹ thuật bay, nhất là các khoa mục ứng dụng chiến đấu, học được cách ứng xử, giao lưu những tình tiết mà khi học ở trường Liên Xô chúng tôi đâu có để ý. Sau khi rời Trường Không quân, chúng tôi về Trung đoàn 923, được biên chế vào Đại đội 6 - Đại đội vừa thành lập, anh Vũ Thế Xuân làm Đại đội trưởng, anh Lê Xuân Dị làm Đại đội phó. Các anh đều là những phi công đã từng lập công (Các anh Vũ Thế Xuân và Lê Xuân Dị đều là những phi công bay trên MIG-17 đã bắn rơi máy bay Mỹ. Anh Lê Xuân Dị sau này còn tham gia đánh tàu khu trục Higbee của Mỹ trong trận ngày 19-4-1972 tại vùng biển Quảng Bình). Công việc bay huấn luyện lại tiếp tục. vẫn những bài bay cũ nhưng cường độ cao hơn. Trình độ kỹ thuật của chúng tôi nâng lên rất nhanh. Vừa có sức khỏe, vừa có kỹ thuật cơ bản, chẳng bao lâu sau, chúng tôi theo kịp lớp phi công đi trước, và cũng ở đây, tính năng của MIG-17 được khai thác khá tốt, những bài bay biên đội nhào lộn phức tạp, những bài không chiến 4 đến 8 chiếc... chúng tôi bay thuần thục. Được bay với những phi công “Át chủ bài” như anh Nguyễn Văn Bảy (A), anh Lưu Huy Chao, anh Lê Hải... chúng tôi thấy oai lắm rồi. Lúc đó anh Bảy đã bắn rơi 7 máy bay Mỹ, được tuyên dương Anh

hùng Lực lượng vũ trang và là Trung đoàn phó, có lần giao nhiệm vụ, anh nói: “Vào trận bay được càng thấp càng tốt!” và cho phép chúng tôi bay ở độ cao 50 m - thế là được dịp các phi công bay sà xuống đường băng, có khi chỉ hơn chục mét. Thấy có thể mất an toàn, sau lại nâng lên là 100 m.

Trong chiến tranh nhưng phong trào thể thao văn nghệ phát triển lắm: “sáng thể dục, chiều thể thao, tối cất cao tiếng hát” - đây là chủ trương để “tiếng hát át tiếng bom”. Nhiệm vụ chủ yếu của chúng tôi là huấn luyện, trực chiến và thể thao rèn luyện sức khỏe.

Riêng chuyện bóng chuyền thì cũng có nhiều chuyện vui lắm, như có lần ở Liên Xô, học viên chơi với mấy thầy trong đó có ông Trung đoàn phó, bên ông bị thua, ông liền bắt phải đánh thêm, đến trưa rồi mà vẫn không cho nghỉ. Chúng tôi bàn nhau tìm cách để mình thua thì mới được nghỉ. Lại có lần chơi vui cùng các cháu học sinh, trong đội của các cháu có con ông Trung đoàn trưởng cao to, phốp pháp và cũng xinh gái nữa. Mấy anh bạn bảo: “Tuân cứ đưa bóng vào chỗ cháu đó”. Chúng tôi chơi vui, nhưng khi về bị phê bình và nâng lên thành quan điểm nhân văn, quan điểm quần chúng... vui vậy đấy.

Tuy vậy, cái môn này chẳng những giúp mình .sức khỏe để bay mà nó còn là “bà đỡ” giúp mình trong những lúc khó khăn sau này.

Khi về Trung đoàn Không quân 921, tôi (tác giả) “mục sở thị” thấy Phạm Tuân chơi bóng. Đúng là anh có quả đập đầy uy lực. Khi ngồi nói chuyện với Phạm Tuân, tôi hỏi anh thì anh cho biết:

- Tôi bắt đầu tập đánh bóng chuyền từ hồi còn bay ở sân bay Novôchitarôpơ. về bay MIG-17 ở Kusôpxcaia, tôi hay tập tay đôi với anh Phùng Văn Em,

cứ người đập, người đỡ rồi sau lại chuyển vị trí. Khi sang bay bên Trung đoàn 910, thời gian rảnh rỗi có nhiều và chính thời gian này là thời gian mà tôi đánh “lên tay” nhất. Đến lúc về Trung đoàn Không quân 923, tôi nhập vào đội tuyển của Trung đoàn, sau đó còn vào đội tuyển của Sư đoàn, rồi được đi tập huấn cơ bản và thi đấu giao hữu với các đơn vị. Có lần để chi viện cho Trung đoàn Không quân 919 thi đấu ở khu vực Hải Phòng, Tư lệnh Đào Đình Luyện điều hăng một máy bay Li-2 với lý do huấn luyện chở một mình tôi xuống Kiến An để phối hợp với 919 thi đấu và đã giành giải nhất hăng hoi. Tháng 12-1974, nhân dịp kỷ niệm 30 năm ngày thành lập Quân đội nhân dân Việt Nam, tôi được tham gia với đội Thể Công thi đấu với đội Bát Nhất của Trung Quốc. Sau trận này, các đồng chí đội Thể Công muốn tôi tham gia cùng đi tập huấn ở Tiệp Khắc. Khi danh sách đưa lên, thấy tôi là phi công nên cấp trên giữ lại.

- Hồi ấy, tôi thấy anh bật tại chỗ cao lắm và giăng mạnh lắm.

- Nếu đứng tại chỗ, nhảy bật bằng hai chân thì tôi bật cao khoảng 1,1 -1,2 m và khi ấy đang có sức nên cứ thế mà giăng thôi, nhất là khi ở vị trí dưới vạch 3 m mà nện thì đối phương hầu như không thể chặn được.

Đúng! Phạm Tuân từng là một tay công lợi hại trong sân bóng chuyên và mọi trận đấu, khi Tuân nhảy lên đập bóng là tất cả đều reo hò cổ vũ vì biết chắc chắn là thế nào Tuân cũng ghi điểm cho đội nhà. Về sức bật của Phạm Tuân thì Tuân thường “biểu diễn” bằng cách đứng tại chỗ nhảy thẳng lên thùng xe tải. Hồi ấy các phi công đi bay hoặc đi trực chiến thường được chở bằng xe tải và Tuân hay nhảy lên thùng xe theo kiểu đó. Có lần thi nhảy lên thùng xe, lần đầu Phạm Tuân nhảy hụt, tức thì Tuân cố sức nhảy lần thứ hai. Lần này chẳng may lại cao quá, hai chân dút lên thùng xe, thế là Tuân ngã ngửa, hông đập xuống đất, bị chấn thương xương mào chậu, đau nhức đến nỗi mỗi lần đi bay, khi kéo quá tải người đè vào ghế đau ê ẩm không chịu nổi. Mấy tháng trời bị đau nhưng Phạm Tuân giữ kín với cấp trên, vẫn bay, vẫn trực ban. Nếu lộ ra e rằng bị đánh giá về ý thức kỷ luật, thậm chí là có thể

bị đánh giá có “vấn đề tư tưởng” để lấy lý do không đi trực chiến.

Năm 2004, Phạm Tuân lên Trung đoàn tôi ở Yên Bái để kiểm tra. Sau khi kiểm tra xong, chiều đến thì tất cả lại ra sân bóng, chơi bóng chuyền hoặc bóng rổ. Một chuyện không may đã xảy ra trong trận bóng chuyền: khi Tuân nhảy lên đập thì có một cầu thủ của Trung đoàn tôi nhảy lên chắn. Không hiểu hai người va đập vào nhau kiểu gì mà Tuân rơi xuống, lăn ra kêu đau. Đầu gối của Phạm Tuân bị chấn thương và cổ lể đẩy cũng là nguyên nhân đầu tiên để rồi sau này phải đi xử lý cái đầu gối ấy. Vậy là phải cộng 2 cái chấn thương chỉ vì sức trẻ pha chút bốc đồng. Phạm Tuân cứ nhắc mãi câu: “Chữ tài liền với chữ tai một vần!”.

Phạm Tuân kể tiếp:

- Bước sang năm 1970, Đại đội 6 chúng tôi được giao nhiệm vụ tổ chức bay đêm. Đã 3-4 năm đơn vị không bay đêm, các đồng chí cũ đã chuyển đi cả, lực lượng nòng cốt để bay là lớp của chúng tôi cùng với mấy đồng chí cán bộ Đại đội và Trung đội. Chúng tôi chuyển lên sân bay Đa Phúc để bay đêm giữa lúc Quân chủng chọn một số phi công bay MIG-17 chuyển lên bay MIG-21. Đến thời điểm đó, phi công MIG-21 “có giá” hơn vì tính năng tốt hơn và thực tế chiến đấu ngày càng mang lại hiệu quả cao hơn, nhất là khi Mỹ đã thay đổi cách đánh với MIG-17. Đợt đó trong danh sách có 10 phi công: Đỗ Văn Lanh, Võ Sĩ Giáp và một số anh khác nhưng không có tôi. Qua tìm hiểu mới vỡ nhẽ là Trung đoàn 923 giữ tôi lại để bay đêm. Tôi hơi buồn nhưng biết làm sao được. Rồi một lần dẫn đội bóng của Binh chủng về Bạch Mai thi đấu, một buổi tối, đồng chí Đào Đình Luyện - Tư lệnh Binh chủng gọi tôi sang. Tôi nghĩ chắc “cụ” lại chấn chỉnh điều gì đây. Bấy giờ, phi công chúng tôi đánh bóng thì tốt rồi nhưng phải nổi cũng hơi “nghênh ngang”, đánh giá thấp đối phương, rồi còn hay “văng tục” trong sân nữa, nhiều đồng chí không ưa, nhất là mấy đồng chí chính trị. Tư lệnh cũng hay theo dõi và nghe báo cáo. Đã không dưới một lần, Tư lệnh gọi tôi đến để chỉnh đốn. Tôi bước vào phòng, sau cái bắt tay thân thiện, đồng chí chỉ chỗ ngồi rồi hỏi:

- Thế nào, đánh đấm tốt chứ?

- Ổn cả ạ! - Tôi đáp.

Ông nhắc nhở mấy điều rồi đột nhiên hỏi tôi:

- Thế cậu có thích bay MIG-21 không?

- Có chứ ạ!

- Vì sao?

- MIG-21 bay cao, bay nhanh.

- Bay MIG-21 để bay cao bay xa thì chưa đủ mà để chiến đấu tốt hơn.

- Vâng ạ! - Tôi ngượng ngùng đáp

Rồi ông chậm rãi nói: “Các anh chỉ huy Trung đoàn 921 xin cậu về bay MIG-21. Cậu đã thích thì sau đợt đánh bóng về thu xếp lên 921 sớm để cùng

bay với số anh em vừa chuyển loại”. Tôi mừng lắm, công việc xong xuôi là về đơn vị ngay. Một tuần, hai tuần rồi cả tháng chẳng thấy ai nói gì. Chỉ là một phi công “tềng”, tôi đâu dám lên hỏi chỉ huy Trung đoàn, chỉ còn biết chờ đợi mà thôi. Bỗng một hôm, Tư lệnh Luyện xuống Trung đoàn kiểm tra, nhìn thấy tôi, ông hỏi ngay: “Cậu vẫn còn ở đây cơ à?”. Tôi trả lời: “Tôi có thấy ai nói gì đâu!”. Thì ra, Trung đoàn giữ tôi ở lại một phần vì nhiệm vụ bay đêm, phần nữa cũng vì là nòng cốt của đội bóng. Anh Đào Công Xưởng - Trung đoàn phó rất thích môn bóng chuyền nên quyết giữ tôi ở lại. Theo chỉ thị của Tư lệnh, tôi thu xếp và về Trung đoàn 921 ngay. Ở đây, lớp chuyển loại của anh Lanh, anh Giáp đã chuẩn bị xong và bước vào bay. Tôi lại một mình chờ đợi. Hơn một tháng sau, Tư lệnh Binh chủng lại xuống kiểm tra 921, gặp tôi trước sảnh nhà ăn, ông hỏi: “Cậu bay chưa?”. Tôi trả lời: “vẫn đang chờ đợi ạ!”. Tư lệnh nói: “Dẫn cách lâu quá rồi, thôi, về 923 bay, khi nào có lớp chuyển loại sẽ cho cậu bay tiếp!”. Đứng bên cạnh tôi, Trung đoàn phó Nguyễn Nhật Chiêu đỡ lời ngay: “Báo cáo thủ trưởng! Chúng tôi đang chuẩn bị. Một mình Phạm Tuân cũng tổ chức một lớp. Chúng tôi đảm bảo Phạm Tuân sẽ bay tốt!”. Tôi thầm nghĩ, có chút “tài lẻ” đánh bóng cũng tạo nên “vị thế”. Chẳng là anh Chiêu và các anh chỉ huy Trung đoàn 921 cũng rất ham mê bóng chuyền, thậm chí còn có cả chút “cay cú” nữa. Trung đoàn “Anh cả Đỏ” mà!. Một hôm sau, tôi được sĩ quan huấn luyện đem đến một chồng tài liệu, nào là cấu tạo máy bay, động cơ, ra đa, vô tuyến, tên lửa... và dặn cứ đọc đi rồi sẽ có kỹ sư các ngành đến giảng giải thêm.

Rồi mọi việc cũng xong, được các cán bộ chuyên ngành kiểm tra và cho bước vào chuẩn bị bay. Tôi được đồng chí Pôiarcôp Iuri Nhicôlaiêvich - chuyên gia bay hướng dẫn. Đã quen bay với người Nga nên không có gì phức tạp. Tôi bay 5-6 chuyến thì ông ấy bảo: “Bay được rồi đấy, đi bay đơn!”. Hôm đó, anh Nguyễn Nhật Chiêu cũng tham gia bay, thấy vậy anh hỏi: “Đã vững tin chưa đấy?”. Tôi đáp: “Dạ, bay được ạ!”. Sau khi theo dõi tôi hạ cánh, thầy Pôiarcôp tiếp tục kèm phi công mới ra trường là Công Phương Thảo, nhưng chuyến bay ấy lại là chuyến bay cuối cùng của hai thầy trò. Máy bay gặp nạn rơi ở khu vực Sơn Dương - Đại Từ, đến nay vẫn chưa tìm thấy.

Kể đến đây, bỗng dừng chuông điện thoại reo, Phạm Tuân nhắc máy lên

nghe thì phía đầu dây bên kia nói anh là bạn của mấy người Nga họ đang nhờ tìm thông tin của ông Pôiarcôp. Phạm Tuân trả lời: “Cả Quân chủng Phòng không - Không quân và địa phương tìm kỹ lắm rồi nhưng đến nay vẫn chưa có thông tin”. Sau mới biết phía người nhà và bạn bè của ông muốn qua chương trình “Như chưa hề có cuộc chia li” để tìm tin tức.

Trong quá trình bay chuyển loại, Phạm Tuân cũng gặp những tình huống bất trắc trong khi bay. Hôm đó, Phạm Tuân bay cao không, nghĩa là bay ở tốc độ và độ cao lớn nhất. Khi tốc độ đạt 1,8M (gần 2000 km/h), Tuân kéo máy bay lên độ cao 18.000 m. Bất ngờ, phía đầu máy bay phát ra những tiếng nổ rất lớn, cả máy bay đập mạnh, Tuân tối cả mắt mũi. Chưa kịp xác định ra sao thì động cơ tắt ngấm, máy bay giảm tốc độ đột ngột. Tuân đưa máy bay bay xuống để giữ tốc độ. Nhìn phía trước thấy con sông và thành phố nhỏ, xác định là Tuyên Quang. Tuân bình tĩnh chuẩn bị để mở máy lại và cũng không quên chỉnh sửa lại quai dù. Đến độ cao 10 km, Tuân mở máy nhưng không thành công, máy bay tiếp tục chúi xuống. Đến độ cao khoảng 8 km, Phạm Tuân lại mở máy, lần này thì thành công, động cơ làm việc nhưng máy bay cứ rung lên bần bật, nhất là khi tăng ga. Báo cáo về Sở chỉ huy và xin hạ cánh trực tiếp. Ở chế độ vòng quay nhỏ, Tuân “lết” về sân bay hạ cánh an toàn. Ba ngày sau, chuyên gia mới phát hiện ra máy bay hỏng hệ thống điều chỉnh chóp nón dẫn đến hóc khí; dưới áp suất lớn, 4 lá máy nén bị cong máy mà nó chưa bị gãy. Vụ này, Phạm Tuân được xem là “trắng án”!

Tuân được bố trí bay nhiều hơn nên cũng đuổi kịp tiến độ của đoàn chuyển loại trước đó. Vèn vèn hơn 10 giờ bay là hoàn thành chương trình - Phạm Tuân đã trở thành phi công MIG-21. Lúc đó, đơn vị bay đêm thiếu phi công. Anh Đinh Tôn - Đại đội trưởng lên làm cán bộ Trung đoàn, một số anh thôi bay vì các lý do khác. Tuân lại được biên chế về Đại đội 5 bay đêm. Tiếp sau đó, các phi công trẻ như Bùi Doãn Độ, Nguyễn Khánh Duy, Nguyễn Đức Chiến... cũng được đưa về Đại đội 5 để bay đêm.

Cũng ở Đại đội bay đêm này, Phạm Tuân đã để lại ấn tượng đậm nét mà

sau này ai cũng nhắc đến. Đó là trong phong trào “Thi đua tăng gia sản xuất” của đơn vị, các phi công ngoài thời gian đi bay ra phải cày cuốc, tăng gia trồng rau. Không có trâu bò để cày bừa nên Đặng Văn Đình, Nguyễn Khánh Duy, Nguyễn Đức Chiến, Lưu Văn Hinh... đã thay nhau lấy dây thừng khoác lên vai thay bò kéo, cho Phạm Tuân cầm bừa, bừa ruộng để trồng rau. Anh Nguyễn Khánh Duy khẳng định với tôi là hồi đó có chụp cảnh ấy, nhưng thật đáng tiếc, chúng tôi tìm đở mắt cũng chẳng ra do di chuyển cơ động nhiều nơi nên thất lạc hết. Nếu có được thì chắc hẳn sẽ là bức ảnh độc nhất vô nhị...

Hồi ấy, “thi đua tăng gia sản xuất” rất sôi nổi, chỉ tiêu mỗi người 100 kg rau xanh một năm với tất cả các thành phần trong đơn vị, không kể phi công hay thợ máy... Thế là lao đi tìm kiếm đất sản xuất.

Những miếng đất nào nàng nạc, màu mỡ hoặc ở vào vị trí thuận lợi mà ta vẫn gọi là “đắc địa” thì nhanh chóng thuộc quyền sở hữu của những người “nhanh tay nhanh mắt”. “Hết nạc thì đành vạc đến xương”, phải đi tìm những mảnh đất xa hơn, xương xẩu hơn, cằn khô hơn, bạc màu hơn mà canh tác.

Rau xanh hồi ấy chủ yếu là rau muống, rau cải là chính, thi thoảng mới có nơi trồng su hào hoặc hành... Mà đã trồng rau thì phải tìm “nguồn năng lượng” cho rau, tức là phân bón. Vào thời ấy đâu đã có những loại phân bón đa dạng như bây giờ, chủ yếu chỉ là ủ phân xanh, phân chuồng và các loại phân tươi như của trâu bò hoặc chất thải của người. Toàn đơn vị thì chỉ có một dãy chuồng bò và vài khu nhà vệ sinh tập thể. Người tăng gia thì nhiều nên xảy ra hiện tượng không phải phân tranh mà là tranh phân. Đã có những chuyện đi vào giai thoại. Ví như ai đó được phân công đi lấy phân thì phải dậy rất sớm, có khi sớm hơn cả những người đi trực chiến và lúc ra đến chuồng bò thì lũ bò còn đang nằm ngủ. Vậy là phải khua chúng dậy, phải tìm mọi cách làm cho chúng thải ra chất thải mà chúng tích lũy cả đêm để lấy về bón rau. Rồi cảnh ai đó tìm vội được một vị trí trống trong khu vệ sinh tập thể, vừa kịp ngồi xuống thì đã thấy một lưỡi xẻng hứng ở dưới với lời nhắc:

“Đi nhanh lên!”. Đến nước ấy thì chỉ có kéo quần mà chạy chứ “đi” làm sao được!

Những chuyện về tăng gia sản xuất ở các đơn vị thì nhiều lắm. Có nơi còn thành những câu về truyền miệng nữa. Ví dụ: “mạ ông Chao, ao ông Bộ, gổ ông Xưởng”... Đây là nói đến Trung đoàn Không quân tiêm kích 923 gắn với tên của các cán bộ Đại đội bay trong phong trào tăng gia sản xuất mà chính phi công Anh hùng Lưu Huy Chao đã kể lại trong cuốn “Chúng tôi và MIG-17”.

Vì vậy, chuyện thay trâu thay bò kéo bừa của các phi công bay đêm mà tôi kể ở trên cũng là chuyện bình thường mà thôi, không có gì “giật gân”. Vì phong trào tăng gia cả mà!

Tuân đã từng bay đêm, nhưng bay trong mùa Đông của nước Nga tuyết trắng, còn bay ở Việt Nam trong thời chiến trời tối lắm. Thành phố, làng mạc gần như nhau loáng thoáng mấy ánh đèn, nhưng rồi cũng quen dần. Chỉ trong thời gian mấy tháng, Tuân đã đủ tiêu chuẩn vào trực chiến. Lúc đó, các phi công cũ của Đại đội: anh Đình Tôn, anh Hoàng Biểu, anh Vũ Đình Rạng, anh Đặng Xây... đêm đêm cơ động vào phía trong chi viện cho chiến trường. Phạm Tuân mới được trực chiến ngoài phía Bắc.

Một buổi tối, chẳng có việc gì làm, mấy anh em rủ nhau đi bắt trộm cá của bếp bay. Bấy giờ cá quả nhiều lắm, thả đầy bể. Tuân bước qua rào vào bắt mấy con ném ra ngoài cho anh em nhặt đem về nướng. Chẳng phải là đối kếm gì nhưng bày trò cho vui thôi. Đang vui vẻ thì nhận được tin anh Vũ Đình Rạng bắn B-52. Tất cả hò reo vang cả doanh trại và chờ đợi thông báo chính thức. Sớm hôm sau, cả Đại đội tập họp nghe nói về trận đánh, tiếc rằng anh Rạng chỉ bắn 1 quả, chiếc B-52 bị thương nặng... Hôm đó là 20-11-1971, ngày đánh dấu Không quân Việt Nam tiếp cận đánh trúng “pháo đài

bay” của Mỹ. Cuộc vui nho nhỏ của các anh với món nhắm là cá quả đi ăn trộm tình cờ trở thành cuộc liên hoan mừng chiến thắng.

Giai đoạn này là giai đoạn đang có sự chuyển biến lớn trong chiến trường miền Nam. Các đoàn quân, các đoàn xe từ miền Bắc hành quân dồn dập chi viện cho chiến trường, cho tiền tuyến. Bọn B-52 cũng hoạt động không ngừng, ra oai tác quái, tự do đánh phá các trọng điểm, các đoàn quân của ta vì chúng biết chúng đang làm chủ bầu trời, nhưng chúng rất sợ lực lượng Không quân ta. Chỉ cần “bóng dáng” của Không quân thôi là bọn B-52 quăng bom quay về căn cứ. Chỉ vậy thôi là bộ binh của chúng ta có đủ thời gian vượt qua các trọng điểm. Trước tình hình đó, nhiệm vụ của Không quân là phải tích cực chi viện cho chiến trường làm giãn đội hình B-52 và các loại khác như C-130. “Tiền tuyến gọi, hậu phương trả lời”. Để đi xa hơn vào chiến trường, ta sử dụng hệ thống sân bay Đồng Hới, Vinh, Anh Sơn... rồi làm thêm đường băng mới Thọ Xuân, Cẩm Thủy (XB-90), còn máy bay thì sử dụng loại đeo nhiều thùng dầu phụ. Đại đội bay đêm hầu như đêm nào cũng có phi công bay vào chiến trường phía trong. Mỗi lần bay vào phía Nam, chúng tôi nói đùa là “đi chiến trường”.

Sau nhiều đêm trực ban với nhiều lần xuất kích chiến đấu, Tuấn dần trở thành những cánh chim đầu đàn, được tham gia tất cả các nhiệm vụ chiến đấu. Phạm Tuấn nhớ lại:

- Cái đêm đi chi viện cho chiến trường, anh Hoàng Biểu đưa máy bay vào Vinh, còn tôi hạ cánh ở Anh Sơn. Khi anh Biểu cất cánh đi thì tôi vào cấp 1 chờ sẵn sàng chi viện. Anh Biểu đi “thuận buồm xuôi gió” nên tôi không phải cất cánh, nhưng khi anh Biểu về sân bay Vinh, trời xấu quá không hạ cánh được. Sở chỉ huy cho anh về Anh Sơn hạ cánh, anh bay qua sân bay nhưng không tìm được đường băng, xin bay lại. Ở dưới đất, tôi cho bật đèn đường băng, mở 2 đèn chiếu hạ cánh và hỗ trợ chỉ huy, nhưng anh Biểu vẫn không xuống được. Máy bay hết dầu, anh cho máy bay bay hướng 60° ra phía Yên Thành của Nghệ An và nhảy dù. Tôi còn nhớ như in câu nói cuối cùng của

anh: “Tôi nhảy dù đây!”. Tôi nghe và lo cho anh quá, không biết anh nhảy dù có an toàn không. Hôm sau, tôi cùng anh Đặng Xây đi kiểm tra thì phát hiện Đài dẫn đường xa của sân bay chỉ sai lệch nên anh Biểu không tìm thấy sân bay và cũng hôm sau chúng tôi mới biết đêm đó chiến trường Quảng Trị mở chiến dịch lớn, yêu cầu Không quân chi viện để đánh đuổi B-52 và các loại máy bay khác, tạo điều kiện thuận lợi cho bộ binh triển khai lực lượng. Rồi một lần khác, tôi cùng Nguyễn Ngọc Thiên nhận nhiệm vụ bay vào phía Nam. Trước khi đi, chúng tôi ngồi đánh bài. Chẳng hiểu sao hôm đó anh Thiên thua liên tục, khi đứng dậy để ra ô tô, anh Thiên cười vui vẻ: “Đỏ bài thua bạc! cẩn thận đấy Tuấn!”. Rồi anh Thiên cất cánh vào Thanh Hóa, tôi cất cánh xuống Gia Lâm. Phương án đặt ra là một anh đi trước, anh đi sau chi viện. Khi anh Thiên bay ra, qua Thanh Hóa thì báo về buồng lái hờ, đèn báo sáng. Sở chỉ huy hướng dẫn và cho phép nếu máy bay hỏng thì nhảy dù. Thiên nói còn bay được, một lát sau thì Thiên xin đổi sang hướng 290° vì phía trước có mây giông. Sở chỉ huy liên tục chỉ dẫn. Khi nghe anh Thiên nói nhỏ quá, Sở chỉ huy lệnh cho tôi liên lạc với Thiên. Tôi truyền lại lệnh của Sở chỉ huy, anh Thiên chỉ trả lời: “Nghe rõ!” nhỏ dần rồi tắt hẳn. Sau đó, khi đi tìm kiếm thấy máy bay rơi ở vùng Hồi Xuân - Quan Hóa - Hòa Bình. Có lẽ trong khi máy bay bị thương hoặc hỏng hóc, thời tiết phức tạp, Thiên cố đưa máy bay về nên xảy ra tai nạn...”

Vừa làm nhiệm vụ chiến đấu nhưng công tác huấn luyện lúc đó vẫn được tổ chức chặt chẽ và thường xuyên. Phi công chủ yếu tập những bài bay đánh B-52, tập bay trên đường băng ngắn hẹp, đường đất, đường lầy..., bay với tên lửa bố trí (dùng tên lửa để đẩy máy bay lên nhanh), rồi chặn kích không dùng ra đa và quan sát bằng đèn hoặc bằng dải hội tụ sau đuôi máy bay địch. Những bài bay khá phức tạp và nguy hiểm, nhưng với quyết tâm đánh thắng B-52, các phi công bay đêm đã tập luyện kiên trì và đạt kết quả.

Tuân nhớ, một lần Tuấn và Nguyễn Khánh Duy trực đêm ở sân bay Gia Lâm, buổi sáng nhận được lệnh lên máy bay trực thăng bay vào Thọ Xuân. Vừa hạ cánh xuống Thọ Xuân đã thấy Thượng tá Trần Mạnh - Phó Tư lệnh Binh chủng ra đón. Ông chỉ chúng tôi lên chiếc xe GAZ-69 của ông và cùng ông đi xem đường băng mới. Gọi là đường băng nhưng thực chất là một dải

đất được san ủi, lu lèn phẳng phiu, chiều ngang khoảng 30 m, chiều dài gần 1,3 km, hai bên là hào sâu 30-50 cm. Sân bay chỉ hạ cánh được một đầu, phía đầu kia là núi. Đi hết một vòng, quay về đầu hạ cánh, dừng xe bước xuống, ông hỏi:

- Thế nào, hạ cánh được không Tuấn?

Bước đi mấy bước trên mặt đường băng còn hằn vết giày, Tuấn dừng lại trả lời:

- Thưa thủ trưởng! Hạ cánh được, nhưng...

- Nhưng cái gì? - ông ngắt lời.

- Giá mà hai bên đường đào thành rãnh để phòng máy bay có xông ra thì còn an toàn hơn. Bây giờ làm rồi thì đánh chịu. Còn chỗ này, nơi tiếp đất còn lún quá. Thủ trưởng cho lu nèn kỹ hơn chút nữa - Tuấn nói.

Ông gật đầu, rồi lại lên ô tô đưa Tuấn và Duy ra trực thăng.

Ông Trần Mạnh là người con của quê hương Bình Định, từng là phi công tiêm kích MIG-17 lớp đầu tiên, sau ông bay trên MIG-21. Ông là vị chỉ huy có tài, như là người nhạc trưởng của dàn nhạc, là người kiến tạo nên thắng lợi của nhiều trận đánh. Ông từng làm lãnh đạo ở các lĩnh vực quân sự, chính trị nên ông rất hiểu, rất thông cảm và quý mến phi công. Cuộc đời ông đã được

khắc họa rõ nét trong cuốn “Người tìm chìa khóa vàng”.

Tuân nghĩ, việc lu nèn chắc phải mất vài ngày, nhưng ngay chiều hôm đó, Tuân được lệnh bay vào hạ cánh. Máy bay đeo 2 thùng dầu phụ để bay được xa hơn. Bay ở độ cao thấp, phát hiện sân bay ở cự ly khá gần, nhưng Tuân vẫn kịp giảm tốc độ vào hạ cánh. Xuống đến độ cao gần 100 m, nhìn phía bên trái thấy chớp lửa và khói bùng lên, nhưng Tuân chăm chú vào việc hạ cánh, không có phản ứng gì. Sau khi hạ cánh mới biết, trận địa pháo bảo vệ sân bay tưởng là máy bay địch bổ nhào nên phát hỏa.

Sau khi đưa máy bay vào vị trí trực chiến, Tuân gặp chỉ huy bay là anh Nguyễn Đức Thuận (nguyên là phi công MIG-21) để hiệp đồng. Anh Thuận nói: “Đường băng ngắn, đất còn lún, máy bay lại đeo 2 thùng dầu phụ, nên có thể không kịp rời đất. Vì vậy, sau khi tăng lực một tay nắm cần nhảy dù, nếu đến cuối đường băng mà máy bay chưa rời đất, chỉ huy hô nhảy dù thì kịp kéo cần nhảy dù để thoát hiểm”. Phạm Tuân nghĩ đây là phương án tối ưu nên chấp nhận ngay.

Khoảng 9h tối, có lệnh báo động cất cánh. Anh Thuận cầm đèn pin chạy ra trước, Tuân vừa đội mũ bay vừa chạy theo sau. Chạy được vài chục bước, anh Thuận lăn ra cỏ và kêu: “Ôi, rần cần rồi!”. Vài anh xúm lại chỗ anh Thuận, còn Tuân tiếp tục chạy ra máy bay, nổ máy và cất cánh. Không có chỉ huy, Tuân không biết thế nào, chỉ để máy bay chạy đà đủ tốc độ rồi kéo cần lái. Máy bay rời đất, hình như cũng gần hết đầu đường băng. Coi như cuộc tập dượt bay ở đường băng ngắn hẹp tạm thành công.

Phạm Tuân tiếp tục câu chuyện:

- Vào giữa năm 1972, tôi và Bùi Doãn Độ trực tại sân bay Đa Phúc. Khoảng 8-9 giờ tối thấy có chiếc xe con của Trung đoàn chạy ra khu vực chòi chỉ huy, rồi máy bay trực thăng hạ cánh lặn về sân đỗ. Một đoàn có đến chục người tiến đến phòng trực ban chiến đấu. Tư lệnh Đào Đình Luyện bước vào. Tôi hô: “Tất cả đứng dậy!”. Đồng chí Tư lệnh bảo chúng tôi ngồi xuống. Sau khi đi bắt tay mọi người trong kíp trực xong, đồng chí ngồi xuống chiếc ghế giữa phòng. “Thôi, chúng ta làm việc!” - Tư lệnh nói. Các đồng chí trợ lý đi cùng và thủ trưởng Trung đoàn mở cặp, lấy sổ sách ra sẵn sàng ghi chép. Tôi và Bùi Doãn Độ chẳng có sổ sách gì, chỉ chăm chú lắng nghe. Tư lệnh chậm rãi: “Tình hình chiến trường miền Nam đang có những diễn biến mới. Chúng ta đang tăng cường chi viện người, vũ khí, trang bị, hậu cần... để chuẩn bị cho chiến dịch lớn và phía địch cũng tăng cường lực lượng cả trên không lẫn dưới đất chuẩn bị mở chiến dịch nhằm tiêu diệt lực lượng của ta, ngăn chặn sự chi viện từ miền Bắc. Chúng sẽ dùng Không quân yểm hộ đặc lực cho bộ binh, đặc biệt là đánh phá các tuyến đường hành quân và vận tải của ta... Các đồng chí trong chiến trường rất cần sự chi viện của Không quân để đánh đuổi B-52, C-130 và các loại máy bay khác, tạo điều kiện để triển khai đội hình chiến đấu. Trên đã lệnh cho Quân chủng tham gia chiến dịch này. Quân chủng đã xem xét, giao nhiệm vụ này cho Trung đoàn 921 mà trực tiếp là đồng chí Phạm Tuân. Nhiệm vụ là với máy bay mang đầy dầu cùng với 2 quả tên lửa, xuất phát từ các sân bay từ Vinh trở ra, bay sâu vào phía Nam. Bay vào càng sâu càng tốt. Khi vào đến khu vực tác chiến, kéo máy bay lên cao để ra đa ngoài Hạm đội và bên Thái Lan bắt được tín hiệu vì khi thấy máy bay ta xuất hiện, B-52, C-130 sẽ vứt hết bom đạn quay về. Chỉ cần như vậy là dưới mặt đất đủ thời gian hành quân, vận chuyển qua các trọng điểm, các ngầm... an toàn. Yêu cầu là bay xa, thậm chí khi cần thiết bay đến hết dầu rồi nhảy dù. Cấp trên sẽ bố trí những khu vực an toàn để phi công nhảy dù. Nhiệm vụ là vậy!”. Ông quay về phía Tuân hỏi: “Đồng chí Tuân thấy thế nào?”. “Báo cáo! Tôi cố gắng thực hiện nhiệm vụ!”. Ông nói tiếp: “Cho phép đồng chí Tuân chọn máy bay tốt nhất và chọn một phi công dự bị”. Tuân trả lời ngay: “Về máy bay thì tôi bay chiếc nào cũng được vì quen cả rồi, còn phi công dự bị thì anh Độ hoàn toàn có thể thay thế tôi!”. Tư lệnh tiếp: “Trong quá trình đi xa có thể ngoài tầm kiểm soát của ra đa, mọi phát sinh trên đường, phi công toàn quyền xử lý, kể cả việc sử dụng vũ khí trang bị”. Nói rồi ông quay về phía đồng chí chỉ huy Trung đoàn nhắc: “Trong thời gian này phải chăm sóc sức khỏe không để Phạm Tuân ốm đau đấy nhé!”.

Nhiệm vụ chiến đấu thì cũng như mọi khi thôi, nhưng đường xa, có những lúc ngoài tầm kiểm soát của radar, một mình trong đêm tối, lại không được dùng liên lạc, kẻ địch lại luôn rình rập, có khi nghĩ đến cảnh phải nhảy dù xuống vùng rừng núi chẳng biết nơi đó là vùng có địch hay vùng của ta cũng thấy mừng lung, nhưng được cấp trên tin nhiệm giao nhiệm vụ trực tiếp thì đây là niềm vinh dự lớn. Từ hôm đó, mỗi khi đi trực chiến, tôi lại được gọi vào Ban quân y và được bồi dưỡng một cốc sâm. Chiều chiều khi xách túi mũ bay đi trực gặp các cô cấp dưỡng mang thức ăn cho phi công nhìn tôi với ánh mắt đượm buồn, có cô “yếu thần kinh” còn rơm rớm nước mắt. Các cô cũng hiểu có thể đây là lần đưa tiễn cuối cùng. Có lần trực ngoài sân bay, Chính trị viên phó Đại đội kéo tay tôi ra ngoài vệ cỏ tâm sự. Loanh quanh những vấn đề về bay bò, về chiến đấu... rồi anh nói: “Nhiệm vụ của anh là quan trọng và cả nguy hiểm nữa, nhưng anh cứ bình tĩnh, tin tưởng. Chúng ta còn giữ nhiều phi công Mỹ làm tù binh. Nếu có mệnh hệ gì phải nhảy dù và rơi vào tay địch, chúng ta sẽ trao đổi mà!”. Trong đêm tối, tôi cười thầm, chẳng hiểu anh Chính trị viên phó có hiểu được tâm trạng của tôi hay không. Tôi đi trực nhiều đêm và cũng bay nhiều chuyến, nhưng chưa chuyến nào phải bay đến hết dầu. Chuyến còn ít nhất cũng còn vài trăm lít. Có lần trên đường đi gặp lữ F-4 bật đèn bay cắt chéo phía trước, tôi định tiếp cận để cho nó một quả tên lửa, nhưng nghĩ nhiệm vụ của mình ở phía trước là đánh, đuổi B-52 vậy là lại thẳng hướng vào chiến trường. Lại có lần máy bay của tôi được dẫn bay sau máy bay của Liên hợp quốc trên đường

Hà Nội - Băng Cốc, đến nửa đường, tách ra vòng về phía Đông, hướng vào khu vực tác chiến. Đây cũng là cách ta che giấu lực lượng. Cứ như vậy, các phi công Đại đội 5 chúng tôi bay chi viện cho chiến trường thường xuyên.

Trong thời gian này, các trận chiến đấu ban ngày diễn ra ác liệt, nhất là vào giai đoạn từ tháng 4, 5-1972. Địch đã thay đổi rất nhiều về cách đánh cả trên không và mặt đất, cải tiến đưa vào sử dụng vũ khí mới. Nếu trước đây F-4 đi hộ tống cho đội hình F-105 đánh mặt đất thì bây giờ chúng dùng ngay F-4 vừa mang bom vừa mang tên lửa để sẵn sàng không chiến. Rồi chúng sử

dụng bom điều khiển, bom lade, chỉ với một số ít máy bay thôi nhưng lại đánh với hiệu quả cao. Những lần chúng đánh cầu Hàm Rồng hay cầu Long Biên là một ví dụ. Với ra đa phòng không, ra đa dẫn đường - nếu trước đây địch dùng tên lửa điều khiển theo sóng của ra đa ta phát ra và để tránh tên lửa, các trắc thủ thay đổi vòng quay của ra đa để tên lửa đi chệch hướng, nhưng bây giờ chúng cải tiến: sau khi tên lửa bắt được sóng ra đa, đầu tự dẫn xác định được tọa độ và đưa vào bộ nhớ, tên lửa cứ thế bay đến mục tiêu là cánh sóng ra đa. Chúng cũng tập trung lực lượng tiêm kích đánh với Không quân, kể cả đánh vào các sân bay. Các phi công chiến đấu của chúng ta lớp lớp nối nhau vào trận với tinh thần quả cảm, với những sáng tạo trong không chiến và đã giành những chiến công tuyệt vời. Những anh như Lê Thanh Đạo, Đỗ Văn Lanh, Nguyễn Đức Soát, Võ Sĩ Giáp, Phạm Phú Thái, Nguyễn Tiến Sâm... thuộc lớp phi công gọi là còn trẻ trở thành những phi công quả cảm, những cánh đại bàng dũng mãnh. Chúng tôi ở Đại đội bay đêm cứ âm thầm chờ đợi. Tôi cũng xuất kích nhiều nhưng thời gian đó địch chỉ đánh đêm ở những khu vực gần biển, ở độ cao thấp nên khi bay lên chỉ vòng vèo đuổi địch rồi quay về. Là phi công tiêm kích, ai mà chẳng khát khao được thử sức, được tham gia vào các trận không chiến, nhất là khát khao lập được chiến công. Có lần, khi chờ bay ngoài sân bay, các lớp phi công cũ mới đều có. Anh Nguyễn Nhật Chiêu cười nói: “Bây giờ phân biệt phi công cũ hay mới theo tiêu chí này: anh nào đã bắn rơi máy bay địch được gọi là phi công cũ, còn ai chưa bắn rơi thì vẫn là phi công mới!”. Kể ra thì cũng có lý, nhưng nó hơi khắc nghiệt với chúng tôi. Cứ bay đêm thế này thì bao giờ mới được trở thành “phi công cũ”. Cái tiêu chí “phi công cũ” cứ lảng vảng trong đầu óc tôi. Tôi cũng mong mỗi đến sốt ruột muốn được tham gia vào một trận đánh và vì nôn nóng nên có khi mang vạ. Chẳng là một lần ngồi nghe rút kinh nghiệm chiến đấu. Một phi công sau trận đánh thắng về phát biểu: “Sau khi cất cánh, nhìn khói lửa trên cầu Long Biên, lòng sôi sục căm thù, chúng tôi quyết tâm...” thì tôi quay sang nói với mấy anh bạn: “Ngày mai, tớ mà xuất kích bắn rơi máy bay địch, tớ phải nói lòng căm thù sôi sục ngay từ khi mở máy...”. Hôm sau thế nào lại đến tai Chính ủy. Chính ủy gọi lên. Sau khi nói chuyện về chiến đấu, về bay đêm, trước khi ra về, đồng chí nói: “Hình như tối qua lúc rút kinh nghiệm chiến đấu, cậu nói gì phải không?”. Tôi trả lời là chỉ nói vui thôi. Ông nhắc: “Không nên nói như vậy. Đừng cay cú quá làm gì!”. Cũng có lần, Trung đoàn tạo điều kiện cho chúng tôi được thử thách bằng cách cho chúng tôi cất cánh từ lúc bình minh để đánh máy bay trinh sát của địch. Mấy lần xuất kích nhưng hầu như địch đều phát hiện được và với

đội hình nhỏ (2 chiếc), địch cơ động và rút ra nên trận đánh không thành. Biết được sự nôn nóng của chúng tôi, có lần Chính ủy Trung đoàn nhắc nhở: “Các đồng chí cứ cố gắng mà luyện tập. Chỉ sợ khi nhiệm vụ đến, các đồng chí lại không hoàn thành”. Thì ra, cấp trên vẫn giữ lực lượng bay đêm. Anh em chúng tôi được gọi là “phi công chiến lược” mà. Thời kỳ đó, chúng tôi vẫn được nghe những lời huấn thị những đường hướng chiến lược của trên, nhất là được quán triệt những lời “tiên tri” của Bác: “Đế quốc Mỹ có B-52, B-57 hay B gì đi nữa, ta cũng đánh và đã đánh là phải thắng”, rồi Bác lại khẳng định: “Sớm muộn gì rồi đế quốc Mỹ cũng đưa B-52 ra đánh Hà Nội, rồi có thua nó mới chịu thua. Ở Việt Nam, Mỹ sẽ nhất định thua, nhưng nó chỉ chịu thua sau khi thua trên bầu trời Hà Nội!”. Có lẽ cấp trên nói: “Khi nhiệm vụ đến” là nhiệm vụ này đây - nhiệm vụ mà nếu B-52 đánh vào Hà Nội, trong bất cứ điều kiện nào Không quân cũng phải cất cánh và khi cần thiết sẵn sàng làm quả tên lửa thứ 3 để tiêu diệt kẻ thù, mà thực tế đã làm như vậy: phi công Vũ Đình Rạng cất cánh khi có tín hiệu B-52 vào trong điều kiện thời tiết quá xấu, khi quay về, anh không thể hạ cánh được, đành phải nhảy dù. Và sau này, anh Vũ Xuân Thiều đã trở thành quả tên lửa thứ 3, đâm vào B-52 của địch.

Rồi cái ngày mà ta dự đoán đã đến. Mỹ mở chiến dịch Linebacker-2, dùng B-52 đánh vào Hà Nội, Hải Phòng và các thành phố khác nhằm làm nhụt ý chí của Đảng, nhân dân ta, ngăn chặn ta chi viện cho chiến trường và bắt chúng ta ký Hiệp định Paris theo những yêu cầu của chúng. Quân và dân ta bình tĩnh bước vào trận đánh. Đêm 18-12, sau loạt bom của F-111 đánh vào sân bay, tôi được lệnh cất cánh. Trong khói lửa nghi ngút của đạn bom địch, dưới các làn đạn cao xạ, máy bay của tôi vút lên hướng về phía B-52. Đến khoảng Hòa Bình, gặp tốp B-52 đầu tiên nhưng chưa có kinh nghiệm, tôi bật ra đũa, tăng lực lao vào đội hình địch. Bị phát hiện, B-52 tắt đèn bỏ chạy, các máy bay F-4 lao vào, tôi phải cơ động tránh sự công kích của F-4. Hết dầu, tôi quay về sân bay hạ cánh. Nhưng sân bay vừa bị đánh, đèn đường bằng không còn nguyên vẹn, Đài chỉ huy cất hạ cánh không làm việc. Sở chỉ huy Trung đoàn thông báo tôi bay chờ để tìm sân nào còn tốt về hạ cánh. Bay quanh Hà Nội lúc đó nguy hiểm vô cùng. Đạn cao xạ các loại luôn bủa vây và dầu cũng cạn. Tôi quyết định hạ cánh bằng đèn pha của máy bay. Vừa tiếp đất, máy bay rơi vào hố bom rồi nhảy lên. Tôi tối tăm mặt mũi nhưng vẫn kịp

tắt động cơ, thả dù giảm tốc, máy bay lại nhảy lên chạy bằng cánh bên phải, người tôi nghiêng ngửa. Rồi lại thấy “rầm” một cái, máy bay lật ngửa, đầu tôi chúi xuống đất. Ma sát của đầu và buồng lái máy bay phát ra những tia lửa sáng lòe chỉ chờ một tiếng nổ nhưng máy bay dừng lại, tôi đập buồng lái chui ra. Nhìn chiếc máy bay lật ngửa, quay lại 180° với bộ càng gẫy trụi, tôi thấy ngỡ ngàng. Trong đêm tối, tôi ôm mũ bay xác định lại phương hướng rồi rón rén bước đi vì sợ bom bi, bom từ trường. Bỗng nghe tiếng anh Phùng trợ lý tác chiến gọi: “Tuân ơi! Ông ở đâu?”. Tôi đi về phía tiếng gọi. Chúng tôi gặp nhau giữa bãi bom nhưng mừng vô kể. Xa xa, phía đầu sân bay, một đám cháy sáng rực và cột khói bốc cao. Khi vào Sở chỉ huy mới biết đó là đám cháy của chiếc B-52 đầu tiên bị bộ đội tên lửa bắn hạ. Trên trời vẫn ầm ầm tiếng máy bay xen lẫn tiếng pháo cao xạ nổ... Về Sở chỉ huy rút kinh nghiệm xong, tôi lại tiếp tục đi chiến đấu. Những ngày ác liệt ấy, Không quân ta đêm nào cũng cất cánh, tuy không tiêu diệt được B-52, nhưng mỗi khi MIG xuất hiện, B-52 bay dẫn ra, hệ thống nhiễu của chúng cũng giảm tác dụng, tạo điều kiện tốt cho tên lửa bắn rơi nhiều máy bay địch, đặc biệt các phi công đánh ngày tuy lực lượng nhỏ nhưng đã xuất kích đánh các loại máy bay, bảo vệ các trận địa tên lửa để tên lửa có lực lượng đánh B-52. Tuần đầu, Không quân gặp rất nhiều khó khăn, có khi đường băng bị đánh, cất cánh không kịp thời, rồi nhiễu dày đặc nên việc dẫn dắt tiếp cận B-52 rất khó, đây là chưa kể đến chuyện bị F-4 chặn đường và công kích. Mới có mấy ngày mà tiêu hao 4 máy bay khi hạ cánh, 1 phi công nhảy dù. Nhưng với ý chí và quyết tâm, với bản lĩnh của lãnh đạo chỉ huy, phi công... chúng ta đã tìm ra được nguyên nhân và thay đổi cách đánh phù hợp: cơ động máy bay ra các sân dự bị ở vòng ngoài, dùng các Sở chỉ huy cơ động cũng ở vòng ngoài và phi công chủ động giữ tốc độ, độ cao để khi phát hiện địch có thể tiếp cận được ngay. Với chiến thuật ấy, đêm 27-12, tôi đã bắn rơi 1 chiếc B-52 của địch. Đây là chiếc B-52 đầu tiên mà Không quân ta bắn hạ. Tiếp đó, đêm 28-12 cũng như vậy, Vũ Xuân Thiều bắn gần và lao cả chiếc MIG-21 vào B-52. Anh hy sinh với tấm gương sáng ngời về sự anh dũng và lòng quả cảm. Và Bùi Doãn Độ - phi công trẻ đêm 29-12 bắn rơi 1 F-4. Đây là chiếc máy bay Mỹ cuối cùng bị Không quân Việt Nam bắn rơi.

Đến bây giờ, khi nhắc đến chiến thắng “Hà Nội - Điện Biên Phủ trên không”, Phạm Tuân vừa thấy tự hào vừa có những điều day dứt và luyến tiếc.

Tự hào vì Không quân nhân dân Việt Nam đã vượt qua mọi khó khăn gian khổ và cả hy sinh nữa bay lên bảo vệ bầu trời Tổ quốc. Địch muốn đè bẹp Không quân ta bằng mọi biện pháp cả trên không và mặt đất nhưng trong lúc tưởng như lâm nguy ấy chúng ta lại đứng lên mạnh mẽ hơn và cái ý chí ấy, cái trí tuệ ấy đã làm nên chiến thắng. Đến tận bây giờ cũng vẫn chưa lý giải hết được tại sao Không quân chúng ta lại làm được những điều phi thường đến thế - chưa kể việc quần nhau với địch ở trên cao mà ngay việc cất cánh, hạ cánh ban đêm trên đường băng lỗ chỗ hố bom, trên những đoạn đường đất chưa đầy ngàn mét với những dây đèn đã chiến lờ mờ được thắp từ những ngọn đèn dầu đã cho là không tưởng, vậy mà chúng ta vẫn xuất kích chiến đấu liên tục. Nhưng cũng chỉ tiếc rằng tuy luyện tập công phu nhưng vì hoàn cảnh, điều kiện chúng ta không thể huấn luyện sát với thực tế chiến đấu được nhất là chưa được tập luyện trong môi trường có tác chiến điện tử nên khi bước vào trận chiến gặp biết bao gian nan.

Sau này, khi làm người đứng đầu Tổng cục Công nghiệp Quốc phòng, Phạm Tuân vẫn đau đáu một ước mơ có một dự án “ra tầm ra món” đầu tư cho tác chiến điện tử. Chiến tranh hiện đại mà thiếu tác chiến điện tử thì quả là khó khăn.

Vào năm 1977, nhà thơ Kim Chuông đã viết tặng Phạm Tuân bài thơ “Những sân bay ra đi” như sau:

“Vạt áo mẹ già như cánh đồng Kiến Xương

Đắp lên ngực con mùa Đông rét

Lòng mẹ đẩy mênh mang hương đất

Con uống vào như hạt lúa vàng say

Một chuyến dò qua bến Bồng nào đây

Bao cuộc đời chưa lên bờ được
Thuở ấy con như bãi non tơ vừa bồi đắp
Con đâu hiểu những lớp sóng vỗ về như mẹ êm ru
Bóng tre làng giữ mãi tuổi thơ
Một bờ ruộng xước tay mót rốc
Con hiểu quê hương khi cơn mưa đen rầm đặng Đông
khi cơn mưa đen rầm đặng Tây, lại gặp những con cò bay ra trắng muốt
Tóc mẹ bạc dần, ngô lúa lại vàng thơm
Của mẹ ngày nay, ngày mai lại của con
Thế có nghĩa là của ta tất cả
Khi giặc Mỹ ném bom Hà Nội, Hải Phòng mà lòng con lại cháy lên tiếng
nổ
Con biết lòng mình ở phía chân trời xa
Từ quê nhà con đã đi xa
Trường Tiền Hải mang sắc trời biển cả
Bãi sông Trà những buổi chăn trâu vỗ cầy về đầy giỏ
Bao giấc mơ trời xanh khao khát ở nơi này
Con đã thành người lái máy bay
Bảo vệ bầu trời, giữ gìn mặt đất
Như chú bé chăn trâu năm nào và người chiến sĩ
lái máy bay hôm nay là sự thống nhất

Của tâm hồn, nhịp thở đẹp tươi hơn
Đâu chỉ ở nơi sân bay nắng lóa đường băng
Tiếng động cơ bùng lên và phút rời mặt đất
Gió mạnh mấy cũng đi từ nguồn gốc
Bao nhiêu sân bay nâng bổng cánh cuộc đời
Từ bóng mẹ, quê nhà, năm tháng xa xôi
Đến phố Khâm Thiên giặc ném bom hủy diệt
Bao nhà máy, phố phường thân thiết
Là những sân bay còn đi tới chân trời
Khi máy bay mang đi trái tim người
Và giây phút làm nên huy hoàng nhất
Mẹ kính yêu ơi,
Trong chói sáng đường bay con bắt gặp
Lửa từ những sân bay quê hương đã thắp dậy trong mình...”

Phạm Tuấn là người sống chan hòa, cởi mở, nhưng có điều đôi khi với cách nói “tưng tửng” kiểu nửa thực nửa đùa làm cho một số người ngại ngại, nghĩ rằng “lão” ấy thuộc dạng “độc mồm”. Vào cuối tháng 8-2016, Phạm Tuấn chuẩn bị bay sang Đức để mổ khớp gối - cái khớp đầu gối mà lần đánh bóng ở Trung đoàn tôi bị chấn thương ấy. Chắc là sau cú va chạm, nó bị sang chấn, có tí sưng mề hay gì gì đó nhưng về sau này, khi Tuấn đi xe máy lại bị một cậu thanh niên đâm xe, ngã ngay ở Ngã Tư Sở mà nhiều người hay gọi là Ngã Tư Khổ ấy thì đúng là khổ thật. Cú ngã ấy đã là “tình tiết tăng nặng” cho bên đầu gối vốn dĩ đã mang thương tích. Thế là từ thời điểm ấy, nó cứ hành

hạ Tuân tới mức phải đi xử lý.

Phạm Tuân mời mấy người tới nhà uống rượu trước khi đi. Trong bữa rượu hôm ấy, có người hỏi:

- Anh sang đó thì đến bao giờ về?

- Ra đi không hẹn ngày trở lại! Biết đâu lại chẳng có ngày về! - Tuân thùng thảng đáp.

- Cái anh này chỉ được cái nói gở!.. - chị Phương Tiến - vợ anh Tuân đang lúi húi trong bếp nói vọng ra.

Tôi chợt nghĩ đến chuyện đã từng trở thành giai thoại ở khu vực trực ban chiến đấu là khi đang báo động chuyển cấp thì Chính trị viên lại chạy theo hỏi: “Khi cần báo tin cho ai?” và câu chuyện ấy đã gây xôn xao một thời. Tôi định nhân dịp này “nổ” một phát: “Khi cần báo tin cho ai?” để xem phản ứng của mọi người thế nào, nhưng rồi lại kìm ngay được. Nhỡ đang trong không khí thế này mà mình chệch một tí là thành vạ miệng ngay. Tôi đành chuyển hướng:

- Thôi được, trước khi đi thì hai chân khỏe, một chân yếu nhưng nay mai về là ba chân phải khỏe như nhau!

Vậy là lại cười, lại chạm chén vui vẻ, hồ hởi. Được cái, so với lứa của anh

em chúng tôi mà tôi được biết thì Tuân thuộc loại uống khỏe và uống bền, tôi chưa thấy Tuân say bao giờ.

Mà nghĩ lại, cũng đã có những lần Phạm Tuân nói “chơi chơi” nhưng rồi lại xảy ra thành hiện thực nên một số người ngán, cho rằng Tuân thuộc dạng “gở mồm” hay là “độc miệng” thật.

Ví như, một hôm Trung đoàn tổ chức bay huấn luyện, trên đường đi, Phạm Tuân gặp phi công Trần Sang, Tuân nói luôn:

- Này, với cái sắc thái này của ông thì đi bay phải cẩn thận đấy không khéo sẽ gây ra tai nạn như chơi!

Y như rằng, chuyến bay của anh Trần Sang khi về hạ cánh thế nào lại bị xông ra ngoài đường băng. Kể từ đó, hễ đi bay, nhắc thấy Phạm Tuân là anh Trần Sang tìm cách lảng tránh, cực chẳng đã nếu không tránh được thì đành lấy tay phẩy phẩy, gạt gạt... cốt ra hiệu để cho Tuân né đi hoặc đừng nói gì cả. Rõ khổ!

Rồi một lần Phạm Tuân đi trực cùng với Đặng Văn Đình. Đây là lần trực chiến đầu tiên của Đình. Trên xe, Tuân nói đùa: “Này, trận trước, ông Vũ Ngọc Đình và Phạm Đình Tuân xuất kích (28-1-1971) thì ông Tuân đã ra đi rồi đó, hôm nay tôi và ông lại Đình - Tuân, cẩn thận nhé!”. Khoảng 8h tối thì Đình vào cấp 1. Tuân nghĩ có lẽ đêm đầu tiên trực chiến nên báo động thử với Đình thôi, nhưng rồi Đình mở máy cất cánh thật. Sau 3-4 phút thì đến lượt Phạm Tuân cất cánh. Hai người ở hai kênh liên lạc khác nhau. Tuân được dẫn về hướng Tây Nam sang tận khu vực Bắc Lào, gần LuangPrabang, bay ở độ cao cao hơn các đỉnh núi 500 m. Bay mãi, cứ vòng vèo mà không thấy thông báo địch, sau đó được lệnh kéo lên cao, bay về. Vừa lúc đó thì nhận lệnh chuyển kênh liên lạc để liên lạc với Đặng Văn Đình. Gọi mấy lần không thấy Đình trả lời, Tuân biết Đình đã gặp sự cố. Sau khi hạ cánh mới biết Đình được dẫn về phía Hồi Xuân - Quan Hóa sang biên giới Lào rồi kéo lên “nhử” địch để Tuân có điều kiện tiếp cận và tấn công, nhưng địch bay thấp, ra đa không phát hiện được. Khi Đặng Văn Đình bay vòng về thì F-4 phát hiện và bắn rơi Đình.

Sau khi được tin Đặng Văn Đình bị địch bắn, phải nhảy dù, Phạm Tuân trần trối và đã lẳng lặng viết cho Đặng Văn Đình:

”Đêm đầu tháng, tao cùng mày xuất kích

Số chẳng may, mày bị địch bắn rơi

Thương mày, thương quá đi thôi

Hai mươi tư tuổi, cuộc đời đang xuân

Mày ra đi giữa tuần trăng sáng

Tao nhớ mày, thức trắng đêm thâu

Nên như nó bắn đối đầu...

Chúc mày ngon giấc rừng sâu Hòa Bình

Thương mày, ơi Đặng Văn Đình!..”

Đến đây, tôi phải giải thích cái câu “nếu như nó bắn đối đầu” một chút.

Suốt những giai đoạn cuối của cuộc chiến tranh chống Không quân Mỹ đánh phá miền Bắc Việt Nam thì máy bay MIG-21 chỉ đeo tên lửa hồng ngoại, tức là loại tên lửa không đối không bắn ở bán cầu phía sau mục tiêu, tên lửa tự tìm nguồn nhiệt phía sau động cơ máy bay đối phương để lao vào. Các máy bay của Không quân Mỹ ngoài tên lửa hồng ngoại, còn được trang bị thêm cả tên lửa điều khiển, bắn được cả bán cầu phía trước nghĩa là vào phần đầu máy bay đối phương. Khi tên lửa nổ phía sau đuôi máy bay thì phi công còn có nhiều cơ hội nhảy dù, thoát khỏi máy bay, nhưng khi đã bị tên lửa điều khiển bắn vào phần đầu máy bay thì hầu như không còn khả năng nhảy dù thoát hiểm vì tên lửa nổ ngay khu vực buồng lái, phi công rất dễ bị hy sinh. Chính vì vậy mà Phạm Tuân lo lắng cho Đặng Văn Đình, sợ bị trúng tên lửa điều khiển, bắn đối đầu. Lỡ mà vậy thật thì chắc Đặng Văn Đình cũng dễ “yên giấc” giữa rừng sâu lắm...

Đặng Văn Đình đã được đồng bào dân tộc Thái cứu giúp và được đưa về đơn vị. Tôi không rõ, Đặng Văn Đình có được đọc những dòng này trong cuốn sổ tay của Phạm Tuân hay không, nhưng tôi thì đã được “mục sở thị”, Phạm Tuân không những viết cho Đình mà còn viết cho cả những người khác và những người khác cũng viết cho Phạm Tuân nữa.

Tiếp đến là với trường hợp của một anh ở Đại đội 3 (Đại đội bay ngày) hồi đầu tháng 9-1972. Khi biên đội của anh ấy ra tiếp thu máy bay trực ban chiến đấu thì anh ấy mới sực nhớ ra là mình để quên súng ở nhà. Lúc ấy, Phạm Tuân kết thúc phiên trực ban chiến đấu ban đêm, chuẩn bị bàn giao để về thì

anh ấy hỏi mượn súng của Phạm Tuân. Phạm Tuân điềm nhiên đưa súng cho mượn và nói:

- Đây, súng đây! Nhưng nếu có nhảy dù thì nhớ đem súng về trả tôi đây nhá! Mất vũ khí là bị kỷ luật đấy!

Trong ngày, biên đội của anh ấy đã xuất kích chiến đấu và trong trận không chiến với bọn F-4, máy bay của anh bị trúng đạn và anh phải nhảy dù, rời bỏ máy bay thật.

Rồi lại cái lần ở Học viện Không quân mang tên Iuri Gagarin (Liên Xô), khi anh Bùi Doãn Độ mua chiếc mô tô “Vôxkhô-3M” mà dân Việt ta vẫn gọi là xe “Con Thỏ” vì trên bình xăng và cốp xe có khắc hình Con Thỏ (hoặc là ngồi, hoặc là trong tư thế chạy) thì Phạm Tuân cũng lại “từng từng”:

- Cậu người thì thấp một mẩu mà xe thì lại cao và to. Mình cứ tưởng tượng có một anh bộ đội quần xanh đạp chiếu nằm trên đường 5, còn thò cái chân ra ngoài...

- Anh yên tâm đi, em cẩn thận lắm đấy! Phi công bay đêm mà! - Độ cười và nói.

Phạm Tuân chẳng để ý đến câu nói của mình, nhưng sau khi tốt nghiệp về nước, một hôm đang trực ở Sư đoàn thì nhận được điện báo: “Có một vụ tai nạn xe máy trên tuyến đường quốc lộ số 5 với một Thiếu tá đeo quân hàm xanh!”. Phạm Tuân chợt dạ. Trên tuyến đường 5 mà lại đeo quân hàm xanh thì khéo là... Bùi Doãn Độ mất vì nhà Độ ở Hải Phòng, lại đứng vào dịp đi

tranh thủ...

Phạm Tuân lập tức gọi điện xuống Trung đoàn của Đệ, chỉ thị phải đi xác minh ngay để còn xử lý cho kịp thời. Người nhận điện ở đầu dây bên kia là Trung đoàn trưởng. Anh nói: “Báo cáo! Một xe trực chỉ huy, còn một xe không có lớp!”. Phạm Tuân lệnh: “Lên Sư đoàn lấy lớp và đi ngay!”. Ai ngờ đây đúng là Bùi Doãn Đệ thật... Thế là lại phải tập trung lực lượng đi giải quyết hậu quả...

Cũng vì vậy mà một số người cứ ngại ngại, chần chừ về cái cách nói của Tuân, còn Phạm Tuân thì vẫn cứ “phát” bình thường như vốn có...

Ngay cả với chị Phương Tiến - vợ của Phạm Tuân cũng vậy. Đã vài lần khi chị Tiến lái xe thì Tuân nhắc nhở: “Cứ đà này mà không cẩn thận thì cảnh sát giao thông bắt giữ là cái chắc!”. Thế rồi, đúng như vậy thật! Trên một đoạn đường chẳng dài là bao mà có đến 2 lần chị Tiến bị cảnh sát giao thông tuýt còi, bắt giữ.

Khi nghe chuyện này do chính chị Tiến kể lại, tôi đã nói đùa: “Có lẽ cứ khi nào chuẩn bị đi đâu là mọi người phải lấy băng dính, dính mồm “lão ấy” lại cho nó lành!”...

Tính cách của Tuân là như vậy, biết làm thế nào. Đây, ngay cả chuyện Phạm Tuân đi phẫu thuật đầu gối cũng thế thôi, cũng vẫn cứ nói “tưng tửng” như không, mà rồi có bị sao đâu. Sau có vài ngày là ra viện và luyện tập rồi trở về. Mà chuyện thay khớp gối của Phạm Tuân cũng hay hay. Hôm mấy người chúng tôi đến thăm sau mười ngày Phạm Tuân trở về nước thì được Tuân cho xem phim chụp khớp gối rồi cho xem “hiện trường”. Vết mổ dài

chừng 20 phân phía trước gối. Sau khi mổ thì các bác sĩ “tỉa” luôn hai đầu xương và “tra” vào đó hai cục kim loại với trọng lượng là 400g. Vậy là bỗng dưng tăng được gần nửa cân. Vết rạch thì không khâu mà họ lấy bấm bằng kim loại bấm tựa như cái phéc mớ tuya. Mấy ngày sau, khi kiểm tra không thấy chất dịch chảy ra thì bác sĩ dùng kìm nhấc từng chiếc răng của cái “phéc mớ tuya” kia ra. Phải nói là Phạm Tuân chịu đau cũng giỏi. Mới nghe nói vậy thế mà lắm người đã suýt xoa: “Ôi giờ! Thế thì đau chết được!”, còn Tuân thì chỉ cười: “Cũng gọi là đau đau tí chút!”.

“Gọt dừa, tân trang” bộ khớp gối mới xong, Tuân nói có lẽ chỉ có môn bóng đá là không chơi được thôi, còn không loại trừ môn thể thao nào cả. Ai đó có tin hay không thì tùy...

Tôi thì tôi nói với Phạm Tuân:

- Ở đây có ba vấn đề mà có lẽ anh phải lưu ý. Một là, nếu ở khu vực nào nghi còn có bom thì chớ có đến, nhờ mà gặp phải cái “anh” bom từ trường là ăn đòn như chơi. Mà ở đất nước mình thì nhiều khu vực còn những loại ấy lắm, đã rà soát, đã phá hủy hết đâu. Hai là, sau này khi “hai năm mươi”, anh cho dù có hung táng hay lên đài hóa thân thì hai cái cục kim loại kia nó cũng chẳng có tan cho đâu, mà nó càng không phải là xá lợi hay xá li. Cần phải dặn dò con cháu cho kỹ, kéo bấy giờ chúng chẳng rõ nguồn gốc, lại xúm vào tranh luận rồi cãi nhau chí chóe lên. Ba là, khi anh đi máy bay, qua cửa soi chiếu an ninh, kiểu gì đèn chả báo sáng và chuông kêu choe choe, nhân viên an ninh có thể nghi anh là kẻ đánh bom liều chết, mang bom trong người đấy!

- Thì đúng như vậy! Phải đề phòng thật! Mà cái chuyện qua cửa an ninh soi chiếu thì tôi đã có giấy chứng nhận y tế rồi! Đơn giản mà! - Phạm Tuân vừa cười vừa trả lời.

Cứ đơn giản, nhẹ nhàng thế thôi! Nhưng mà cũng lạ, con người Phạm Tuân như vậy nhưng không hiểu sao lần nào lấy máu xét nghiệm là Tuân đều bị choáng, mặt trắng bệch, mồ hôi lạnh vã ra. Biết được chuyện này, lần cuối cùng lấy máu để kiểm tra sức khỏe chọn đội bay chính thức, ông Gorbacô sau khi lấy máu, lưu lại và lấy ghế ngồi sát đầu giường động viên Tuân.

Mọi chuyện với Phạm Tuân hình như rất đơn giản. Anh vẫn nói: “Hãy đơn giản hóa những cái phức tạp”. Ngay chuyện tình duyên của Phạm Tuân cũng đơn giản, nhẹ nhàng như vậy.

Hồi ở nhà, mọi người trong gia đình có “nhằm” một cô và có ý giới thiệu cho Phạm Tuân. Cái chuyện gia đình tìm vợ cho con trai mình thì có lẽ nó là cái phong tục có từ lâu rồi. Tôi thấy cũng có nhiều đám nên vợ nên chồng, ăn ở với nhau rất thuận hòa, sinh con đẻ cái và dạy dỗ chúng nó nên người cả. Thế nhưng, có nhiều đám thì... thế nào ấy. Cứ trục trặc hết chuyện này đến chuyện khác. Nếu không có duyên có phận, không có duyên có nợ thì chắc chẳng thể gắn bó được với nhau, nhưng mà lại cứ phải ở chung với nhau cả đời với đủ thứ không ra đâu vào đâu. Đúng như người xưa vẫn nói:

“Phải duyên phải phận thì theo

Ép duyên, lỗi số như kéo đục vênh!”

Những ai yêu nhau thực sự mà lại chẳng lấy được nhau thì day dứt lắm. Cứ chẳng thà như dân tộc Mông ở Hà Giang, khi không lấy được nhau thì hàng năm cứ đến chợ tình Khau Vai, phiên chợ họp mỗi năm một lần giành cho những người “lỗi số” có cơ hội gặp lại nhau, hò hẹn nhau rồi nỉ non tâm sự cho đến ngày sau thì lại chia tay nhau, vui vẻ ra về và lại háo hức chờ đợi cho

đến phiên chợ tình năm sau, cứ đàng hoàng như thế. Nhưng dân tộc Kinh của ta thì lại không thể được. Tôi cứ nghĩ, đồng bào người Mông có khi hiện đại hơn mình nhiều...

Phạm Tuân khi nghe chuyện “nhắm nhe” kia thì dứt khoát không đồng ý, phản đối các chị các em rõ ràng. Rất may là ông bố của Phạm Tuân thời ấy đã có những quan điểm rất tiến bộ. Ông nói với Phạm Tuân:

- Con không cần phải lấy vợ ở quê đâu vì con còn phải công tác, luôn xa nhà biệt lập, mà đường sá đi lại thì khó khăn, cả năm chắc gì con đã về được một lần, rồi lại mang tiếng là lấy vợ để ở nhà hầu bố mẹ. Tốt nhất, con cứ lấy vợ cùng cơ quan hoặc gần nhau để còn có điều kiện chăm sóc cho nhau, cho gia đình rồi còn nuôi dạy con cái nữa...

Có được ông bố với những quan điểm tư tưởng tiên tiến như thế thì còn gì bằng. Vậy là họ hàng không ai thúc ép Phạm Tuân nữa.

Khi ở Đại đội bay đêm, Phạm Tuân, Trần Văn Năm và Đặng Văn Đình cùng nhóm chơi với nhau và nhóm này có quy định ngầm giống như luật bất thành văn ấy là hễ ai có bạn gái, có người yêu là phải “khai báo” cho nhóm biết. Trong đợt bay cùng lứa thời ấy thì mới có Nguyễn Khánh Duy và Mai Tuế là có người yêu thôi. Nhưng rồi anh Trần Văn Năm để ý thấy có một cô gái thì thoáng lại đến thăm Tuân, anh Năm thầm nghĩ: “Cái thằng cha Tuân này “tắm” được cô bé xinh phết, vừa cao ráo lại trắng trẻo, hiền dịu...”, nhưng không thấy Tuân “báo cáo” gì cả. Anh Trần Văn Năm dự định bàn với Đặng Văn Đình sẽ “truy tố” Phạm Tuân, nhưng rồi sau chuyến bay đêm bị cảm giác sai trên đường về hạ cánh, anh Năm phải đi viện điều trị, ra viện thì không còn nằm trong sổ bay đêm nữa, phải chia tay Trung đoàn.

Gọi là chia tay Trung đoàn sang Trung đoàn khác nhưng thực ra nơi ở của hai Trung đoàn vẫn sát nhau nên hầu như không có gì khác biệt.

Một lần, Phạm Tuân đến gặp Trần Văn Năm và nói: “4 giờ chiều nay ra “chuồng lợn” nhé!”.

“Chuồng lợn” chính là sân bóng chuyền của Đại đội 9, trước đó là dãy chuồng chăn nuôi lợn thật, nhưng rồi không chăn nuôi nữa, bỏ không và nơi ấy đã được cải tạo biến thành sân bóng chuyền, nhưng cái tên “chuồng lợn” thì vẫn còn.

Cái sân bóng chuyền về sau cũng không được hoạt động vì nó ở quá gần Sở chỉ huy của Trung đoàn. Khi các đội bóng ra sân thi đấu hoặc chỉ tập luyện thôi thì không khí rất sôi động, ồn ã, náo nhiệt... gây ảnh hưởng không nhỏ đến Sở chỉ huy nên bị cấm.

Theo lời hẹn, Trần Văn Năm ra vị trí nơi có 3 hòn đá to ngồi đợi. Lát sau thì Phạm Tuân đi tới, sau Tuân là cô gái nhỏ thó, da đen đen, người lại lấm lem bụi đường nên Trần Năm có vẻ không ưng cho lắm. Phạm Tuân giới thiệu:

- Đây là bạn gái!

- Vậy à? - Trần Văn Năm hỏi thay cho câu chào vì bản khoản không biết mối quan hệ giữa cô gái hay đến thăm Tuân và cô gái này là thế nào.

Trần Văn Năm không dám hỏi thêm gì nữa và lẳng lặng giữ mỗi nghi ngờ của mình. Cho đến tận khi sang học bên Học viện Không quân mang tên Iuri Gagarin (Liên Xô), lần Phạm Tuân mời Trần Văn Năm đến thành phố Ngôi Sao ăn cơm cùng gia đình Tuân thì sau khi cơm nước xong, Trần Văn Năm mới đem mỗi nghi ngờ của mình ra:

- Này, thế cái cô xinh xinh ngày xưa bây giờ ở đâu?

- A! Lại còn cô nào xinh xinh nữa đấy? - chị Phương Tiến hỏi Tuân.

- Làm gì có cô nào nhỉ! - Phạm Tuân trả lời.

- Cái cô mà học ở Trường kiến trúc ấy, nhà hình như ở Phúc Yên ấy! - Trần Văn Năm nói gọt.

- Đấy là dì Tới! - Tuân nói ngay.

- À, đưa em gái em đấy, anh Năm ạ! - chị Phương Tiến giải thích.

Cho đến lúc này thì mọi mối ngờ vực của Trần Văn Năm được xua tan.

Thời gian Phạm Tuân ở Trung đoàn Không quân 923 vào năm 1968 cùng với anh Ngô Sơn - phi công MIG-17 thì Tuân đã quen biết Phương Tiến rồi.

chẳng là anh Ngô Sơn lấy bà chị cả của Phương Tiến và mấy chị em hay đến thăm anh Ngô Sơn tại Trung đoàn.

Sau những năm phục vụ, công tác bên Lào, đến năm 1974 thì chị Phương Tiến về và đi học. Anh Trần Văn Năm thấy chị Tiến gầy, đen cũng đúng thôi vì chị Tiến khi ở Lào và ở chiến trường trong kia bị sốt rét nên làm sao mà hồng hào, khỏe mạnh được.

Giai đoạn này Phạm Tuân đang ở sân bay Đa Phúc và chị Phương Tiến thì được bố trí nghỉ an dưỡng ở Đông Anh nên Phạm Tuân có dịp đạp xe qua lại thăm hỏi. Rồi Phạm Tuân đưa chiếc xe đạp của mình cho chị Tiến và bảo: “Em cứ lấy xe của anh mà đi. Bao giờ tìm được người yêu thì trả lại xe cho anh!”.

Tình yêu diễn biến đúng theo cái quy luật mà tạo hóa đã ban tặng từ xưa tới nay cho loài người. Khi hai người đã thành bạn, Phạm Tuân lên gặp “mẹ vợ tương lai”, nhà ở khu tập thể K-74 Phúc Yên. Nghe Phạm Tuân đặt vấn đề, cụ thùng thảng nói: “Nhà đã có chị lấy phi công rồi, vất vả lắm. Các chú các bác không muốn cô em lại lấy phi công nữa!”. Tuân hơi bối rối thì cụ lại nói tiếp: “Nhưng mà thôi, việc yêu đương xây dựng gia đình là chuyện của chúng bay, gia đình cũng chẳng can thiệp!”. Tuân nhẹ cả người rồi xin phép ra về.

Ngay sau ngày giải phóng, Phó chính ủy Trung đoàn gọi Tuân lên và nói: “Cậu về tổ chức cưới vợ rồi chuẩn bị nhận nhiệm vụ mới!”. Phạm Tuân ngỡ người ra. Mình đã báo cáo tổ chức đâu, hai gia đình chưa gặp nhau chưa nói đến ăn hỏi. Phó chính ủy nói tiếp: “Việc gia đình của cậu, đơn vị biết cả rồi, chuyện báo cáo lý lịch thì khỏi vì cô chị là vợ phi công rồi. Còn có gì khó khăn, Trung đoàn giao cho anh Kiên - trợ lý chính trị đứng ra giúp đỡ”. Tuân về Hà Nội gặp ông chú đảng vợ để trao đổi, ông nói: “Thôi, chẳng cần ăn hỏi

nữa! Tao sẽ tổ chức mời hai gia đình về đây nói chuyện và dự cưới luôn!”. Chuẩn bị đến ngày cưới, Phạm Tuân lại bị đau mắt đỏ, với tính cách đơn giản, Phạm Tuân gọi Thiếu úy Nguyễn Văn Đậu - một phi công bay đêm mới về đơn vị, bảo Đậu lên nhà thưa chuyện với cụ già. Nguyễn Văn Đậu về nói lại là cụ chỉ hỏi: “Chúng nó đã tổ chức cưới à?”. Chỉ khổ cho ông chú nhà ở làng Kim Liên, chỉ còn hơn một tuần đến ngày cưới, ông phải chặt những cây chuối trước cửa nhà làm thành cái sân nhỏ, rồi quét vôi vách nhà, mượn bàn ghế... và rồi các cụ hai gia đình tề tựu đông đủ. Mấy lời thưa gửi qua lại và đám cưới đơn giản diễn ra. Sau này mới biết, trên bắt cưới vợ vì có ý định tháng 8-1975 thì cử Phạm Tuân đi học Học viện Không quân Liên Xô.

Cái điểm “khang khác” của Phạm Tuân cứ là thế...

Cưới vợ vào năm 1975 thì năm 1976, cô con gái đầu lòng Phạm Hằng Thu ra đời. Năm 1977 thì Phạm Tuân sang học bên Học viện Không quân mang tên Iuri Gagarin (Liên Xô). Những gì diễn biến trong thời gian học ở Học viện thì tôi đã kể ở phần trước rồi.

Kết thúc chuyến bay vào vũ trụ trên tàu “Soyuz-37” cùng Tổ hợp quỹ đạo nghiên cứu khoa học “Chào mừng-6” - “Liên hợp-36” - “Liên hợp-37” (“Saliut-6” - “Soyuz-36” - “Soyuz-37”), trở về nước công tác, mấy năm sau thì Phạm Tuân cho ra đời chú “phi công vũ trụ tí hon” là Phạm Tuấn. Gia đình nhỏ bé đã “có nếp có tẻ” và hạnh phúc, niềm vui của gia đình cứ thế nhân dần lên...

Lúc vui, Phạm Tuân thường kể: “Cuộc đời binh nghiệp của mình gian nan lắm. Cứ lội ngược dòng hoài. Từ thợ máy đi học bay, rồi vào vũ trụ. Nghề nghiệp cũng đa dạng, chẳng còn thiếu nghề gì: thợ máy - phi công - làm tham mưu chỉ huy - làm chính trị - rồi làm sản xuất quốc phòng, có lúc làm cả ngân hàng nữa. Mình được luân chuyển nhiều mà các lần luân chuyển hình như

đều đúng quy trình và luân chuyển đến vị trí nào, làm việc gì mình cũng cố gắng hoàn thành. Tuy có lúc nổi trôi, nhưng phận nó là thế!”.

Để làm những công việc ấy, Phạm Tuân cũng mất nhiều thời gian để học hành. Tổng cộng lại, có đến hơn 10 năm đi học. Tuân thường bảo: “May mà được đi học, càng may hơn là mình ở đâu cũng được đồng chí, đồng đội, bạn bè đùm bọc giúp đỡ. Đây chính là cái bệ phóng đưa mình tiến về phía trước, dẫu có lúc cũng rất gian nan vất vả!”. Tuân nói tiếp: “Hồi còn làm việc, chẳng mấy năm không bị ủy ban kiểm tra cấp trên rờ đến - tựu trung cũng chỉ là phong cách, tác phong công tác và lần nào kết luận cũng vậy. Họ bảo kiểm tra chỉ để cán bộ làm tốt hơn thôi. Nhưng làm chỉ huy, lãnh đạo sao mà tròn trĩnh hết cho được, miễn là hai khâu: công tác cán bộ và tài chính giữ đúng nguyên tắc là yên tâm rồi, còn cái tính bộc trực, thẳng thắn của mình trong thời buổi này đôi khi cũng gây ra những phiền toái mà chẳng biết nói cùng ai nhưng tính mình nó vậy, biết làm sao được!”...

Năm 2008, Trung tướng Phạm Tuân được về hưu. Một người lính đã từng trải qua trận mạc, từng là người đầu tiên của Việt Nam bay lên vũ trụ và đến nay có lẽ là người duy nhất được tặng thưởng 3 lần Anh hùng, Phạm Tuân rất thanh thản và vui vẻ, cũng không kịp hưởng những ngày nghỉ chờ (cho dù ngày nâng lương Thượng tướng đã cận kề) Phạm Tuân đã viết đơn xin được trao sổ hưu ngay. Phạm Tuân bảo: “Phận sự của mình với dân với nước xong cả rồi, cứ ôm khư khư lấy cái quá khứ của mình mà làm gì. Phía trước còn biết bao công việc cho mình, cho gia đình và bạn bè!”. Bỏ áo lính, Phạm Tuân lại trở về đời thường với cái gốc của người nông dân, đó là nuôi chim, câu cá, trồng cây cảnh, phong lan, đi thăm bạn bè đây đó và đến những vùng đất chỉ bay qua mà chưa đặt chân đến bao giờ như Mường Khương, Lũng Cú, Cà Mau, Mũi Hà Tiên...

Trong vườn nhà Phạm Tuân có những loài chim Họa Mi, Chích Chòe lửa, Chích Chòe than, Cu Gáy, Chào Mào, Bảy Màu, Khướu, Vành Khuyên.. và khá nhiều loài lan.

Nuôi chim và chơi chim cảnh cũng là một nghệ thuật. Nó đem lại niềm vui sau những ngày bươn chải trong cuộc sống mưu sinh đầy những bộn bề lo toan. Nó cũng làm cho ta quên đi những ồn ào, náo nhiệt nơi phố hoa phố thị để đưa ta về với sự thanh bình khi nghe đủ loại âm sắc líu lo của chúng, nhất là khi khe được tiếng cu gáy gù... ta như được trở lại nơi làng quê yên bình với những rặng tre làng, với bầu trời rộng rãi, thoáng đãng, với cánh đồng lúa bát ngát hương, với những sự yên ả, tĩnh lặng mênh mang trong tâm hồn... Phạm Tuấn giành cả một góc vườn khá lớn quây lại để nuôi chim. Phạm Tuấn bảo: làm vậy để chim được tự do bay nhảy như ngoài trời vậy.

Thủ nuôi chim cảnh

Khi ngắm các loài chim bay nhảy, ta lại thấy lại được sự nhẹ nhàng, uyển chuyển, yếu điệu cùng với những ước mơ về khoảng không bao la, kì vĩ..., muốn được sải đôi cánh rộng, ngang tàng vui đùa cùng cuộc sống, muốn được trở lại một thời từng gắn bó với trời mây...

Nuôi được chim cảnh, thân thiện với chúng và chúng cũng thân thiện với người nuôi thì cũng là một kỳ tích.

Thú chơi hoa phong lan thì lại khác một chút...

Về hoa phong lan thì tôi không rành lắm, chỉ biết rằng sự tích của nó là loài hoa tên gọi Oóckhiđêa của Bộ lạc Aruaki - một bộ lạc sai khiến được loài chim chuyên đẻ trứng vàng và các loài lan đó chính là các thiếu nữ của Bộ lạc quyết tâm bảo vệ các tổ chim đẻ trứng vàng trước sự cướp bóc của ngoại bang, cho đến lúc chết vẫn bám chặt trên các thân cây, cành cây rồi hóa thành các loài hoa lan...

Người ta tổng hợp trên thế giới này có khoảng 22.000 loài lan, mà cũng có thể tới 25.000 loài, thuộc 880 chi (cao gấp 4 lần số lượng loài động vật có vú và hơn 2 lần số lượng loài chim), chiếm 6 -11% số lượng loài thực vật có hoa và mỗi năm lại có khoảng 800 loài lan bổ sung thêm...

Tại nước Việt Nam ta thì có khoảng 137 -140 chi, gồm hơn 800 loài lan rừng. Các loài chính có thể liệt kê ra như: lan tiểu hoàng đỏ, thạch mộc gia lu, thanh đậm, sữa ba răng, sôn, nhục sơn trà, ngọc kiếm khô, kim tuyến, huyết nhung trung, hoàng thảo, cầu điệp, hải, dáng hương, ý thảo, gia các, long tu, giả hạc, tuyết ngọc, cẩm báo, hồ điệp, hoàng yến hỏa hoàng, kiếm thanh ngọc, thanh đậm xanh, thạch học, giáng hương, vũ nữ...

Giới chơi lan xưa kia là các bậc vua quan, nho gia và họ quan niệm về loài phong lan này là “Tuy vô diễm sắc như kiều nữ, tự hữu u hương tự đức nhân” (nghĩa là Tuy không có sắc như người con gái kiều diễm nhưng có hương thơm như người nhân đức).

Hoa luôn mang đến cho con người những khoảng lặng của tâm hồn và những người yêu hoa đặc biệt là hoa phong lan là những nghệ sĩ đời thường. Thưởng lan như một nghệ thuật siêu cao và thâm thúy của người xưa. Thưởng lan cũng đi vào chiều sâu tinh túy, tìm đến cái “thần” trong cốt cách của trang quân tử trong xã hội. “Hoa bản vô tình, nhân hữu tình. Tửu bất túy, nhân nhân tự túy” (Tự hoa không có tình mà là người có tình, rượu nó không say mà người tự say).

Hoa phong lan đem đến cho con người những phút giây êm đềm và bình yên trong cuộc sống.

Các loài lan đều mang đến hơi thở của núi rừng hoang đại cùng với vẻ mộc mạc hoang sơ nhưng lại gần gũi thiết tha. Chẳng vậy mà các nhà thơ, các họa sĩ đều tìm đến lan trong các sáng tác của mình...

Phạm Tuân là người thích săn tìm các loại lan quý. Nghe ở đâu có loại lan quý là phải lần tìm đến bằng được. Có lần, Phạm Tuân cùng mấy anh bạn lái xe sang tận Thái Lan, Lào để mua về cả chim, cả phong lan, vất vả nhưng mà vui lắm. Tuy không có chân trong “Hội chơi phong lan”, không là hội viên của Hội nào nhưng rất nhiều “Hội phong lan” mời Tuân đến dự các “Hội chợ hoa”, chắc đều biết tiếng Phạm Tuân thích hoa phong lan. “Văn kỳ thanh...” mà!

Thủ chơi phong lan

Vườn lan của Phạm Tuân có hàng trăm giò với mấy chục loại lan, ví như đai châu, cáo, đuôi chồn, sóc, thủy tiên, vũ nữ, hồ điệp, các loại hoàng thảo...

Chăm cho phong lan sống đã khó, chăm cho nó ra hoa lại càng khó hơn, vậy mà trong vườn lan của Phạm Tuân, hầu như lan cho hoa nở liên tục. Đây cũng là một thành công và kỳ công...

Những thú chơi của Phạm Tuân là vậy. Có lẽ, những ký ức tuổi thơ luôn gắn chặt với Phạm Tuân và Phạm Tuân cũng không bao giờ muốn xa rời chúng.

Gần đây, khi tôi có dịp ngồi với Phạm Tuân thì anh đã tâm sự:

- Tới giờ là hơn 50 năm tôi xa quê rồi, nhưng tôi vẫn giữ những nét quê của tôi trong căn nhà nho nhỏ giữa lòng Thủ đô yêu quý. Đó là vườn cây cảnh cùng với hoa phong lan, bày chim nhiều loại sớm chiều ríu rít, líu lo tiếng hót. Mới đây thôi, tôi cùng với anh bạn tôi về quê mang lên một chiếc điều sáo, thỉnh thoảng mang sang Bắc Ninh nơi anh ở để thả, để nghe tiếng sáo điều vi vu, để thả hồn mình lên tận mây xanh, tận hưởng sự khoáng đạt, thanh bình. May mắn là nghề nghiệp của mình gắn với bầu trời nên tôi càng yêu quý hơn bội phần khi cánh điều no gió. Mà càng yêu nó bao nhiêu thì tôi càng yêu làng quê nghèo khó của tôi bấy nhiêu...

Nếu ở ngay trong lòng Hà Nội thì chắc chắn không thể thả điều sáo được, nhưng ở vùng đất Bắc Ninh thì Phạm Tuấn có thể lại tìm lại được thú vui ngày nào thời thơ ấu và có lẽ nhiều người sẽ ngạc nhiên, sẽ vui sướng khi nghe được tiếng vi vu của điều sáo trên khoảng trời của miền quê Quan Họ để rồi sẽ ngạc nhiên hơn nữa khi biết được điều ấy chính là do Phạm Tuấn làm và thả. Đây cũng là một trong nhiều những điểm “khang khác” của Phạm Tuấn. Tôi cũng rất hiểu ý anh vì tôi biết mọi thứ đều có sự xuất xứ, đều có gốc gác của nó. Anh vẫn thường nói: “Tự trung, cốt lõi là “hoàn cảnh” bao gồm có quê hương, gia đình, anh em, đồng chí, bạn bè. Về hưu rồi mới thấy cái quý giá của những điều ấy. Không có những cái đó thì chẳng làm được gì cả, nhất là quê hương cùng với những truyền thống của quê!”. Tôi lại nhớ đến những câu trong bài hát “Quê hương” của nhạc sĩ Giáp Văn Thạch, với lời thơ của Đỗ Trung Quân: ...” Quê hương là chùm khế ngọt. Cho con trèo hái mỗi ngày. Quê hương là đường đi học. Con về rợp bướm vàng bay. Quê hương là con diều biếc. Tuổi thơ con thả trên đồng. Quê hương là con đò nhỏ. Êm đềm khua nước ven sông... Quê hương nếu ai không nhớ. Sẽ không lớn nổi thành người...”. Và, sau những gian nan vất vả, những lo toan phiền muộn thì cuộc sống thanh nhàn đã đến với Phạm Tuấn và Phạm Tuấn đã đón nhận nó một cách rất thanh thản, rất nhẹ nhàng cùng với cách sống phóng khoáng của những người từng nhiều năm gắn kết với bầu trời, với những gì mệnh mang, khoáng đạt và trong trẻo!

Vợ chồng Phạm Tuân nhân kỷ niệm 40 năm ngày cưới

Gia đình phi công vũ trụ Phạm Tuân

THAY CHO LỜI KẾT

Tôi vẫn thường tưởng đến cảnh tượng kỳ vĩ khi quả tên lửa dài hơn 40 m dựng đứng trên bệ phóng, sừng sững giữa bầu trời sa mạc của Kazacxtan, đang hoạt động ở chế độ sưởi ấm và đội bay của Phạm Tuân đang ở trong buồng lái của con tàu, chông chênh trên độ cao hơn 40 m ấy...

Lại chợt nhớ đến bài hát “14 phút trước giờ cất cánh” của nhạc sĩ Ôxca Bôrixôvich Phensman với lời thơ của Vladimira Nhicôlaêvich Vôinôvich đã được dịch ra tiếng Việt gồm 3 đoạn cùng điệp khúc của bài hát:

1. Lượn bay trên không gian xa xôi

Giờ đây thu xếp đã xong rồi

Trời mây cao cao xanh thẳm

Đã bao lần mơ tung cánh

Lưng trời vờn bay ngàn áng mây

Như chờ đợi ta cùng vút bay

Năm phút nữa thôi, bạn ơi

Vượt bay nơi không gian xa xôi...

2. Rồi đây sau bao năm êm trôi
Bạn ơi xin chớ quên tên người
Từng bay qua bao nhiêu tinh tú
Góp công đầu tiên sáng chói
Đã hoàn thành muôn ngàn ước mơ
Cho loài người trên mặt đất ta
Qua lớp mây trôi xa vời
Nhìn về nơi quê hương thân yêu...

3. Hành tinh nơi không gian xa xôi
Dù trong băng tuyết bao đêm ngày
Hằng mong bên nhau luôn tung cánh
Lướt trên trời mây xanh thắm
Tiếng gọi mà sao giục thiết tha
Mây chờ đợi ta cùng vút bay
Du khách quê hương đang gọi ta
Đợi trong không gian bao la...

Điệp khúc:

Bạn ơi, tôi mơ ước bao đêm ngày chuyến bay này
Trời mây cao xanh thăm ngàn sao sáng nhìn lấp lánh
Vượt biết bao lớp mây trời và tới nơi không gian
Bay mãi trên trời biếc vượt ngàn xa...

Tôi dám chắc rằng không ít người đã biết, đã hát bài hát này bằng cả lời Nga và lời Việt. Đây là không kể tới các phi công và những người từng du học ở Nga. Lời bài hát với giai điệu hùng tráng như thúc giục ta mau mau cất cánh để chinh phục không gian vũ trụ.

Ngày trước, khi nền khoa học chưa phát triển vũ bão như bây giờ mà nhịp sống giành cho vũ trụ đã sôi động như vậy rồi.

Sau Gagarin là hàng loạt các phi công vũ trụ của Nga, của Mỹ và của các nước khác... thay nhau vào vũ trụ để khám phá, để nghiên cứu và để chinh phục nó...

Với trình độ khoa học tiên tiến như hiện nay, việc con người bay vào vũ trụ đã dễ dàng hơn. Đã có những dự án tổ chức đưa khách đi du lịch trong vũ trụ. Và các bạn - những người có hoài bão, có trình độ, có sức khỏe... chắc chắn sẽ dễ dàng thực hiện được ước mơ của mình. Các bạn sẽ bay không chỉ với tốc độ vũ trụ V1, mà có thể với tốc độ V2, V3, V4, V5... Các bạn sẽ đến các đám sao Thiên Hà với ranh giới của vũ trụ, xem vũ trụ thực sự đang giãn nở hay co lại, xem vũ trụ có tâm hay không, nghiên cứu xem nó là vô hạn hay hữu hạn...

Hoặc giả, các bạn chỉ dạo ngắm diện mạo của dải Ngân Hà, ngắm những “đám mây Magellan” - những Thiên Hà lùn rồi vọt qua đám Thiên Hà xoắn, đùa giỡn với những đám sao cầu của Ngân Hà. Mà cũng có thể, bạn sẽ tới thăm ngôi sao cepheid - ngôi sao được mệnh danh là “Ngọn Hải Đăng của vũ trụ” với độ sáng biến thiên rất đặc biệt vì thời gian giữa hai độ sáng cực đại hoặc cực tiểu liên tiếp (mà thường gọi là chu kỳ ấy) càng dài bao nhiêu thì độ sáng của sao càng sáng bấy nhiêu. Rồi tiện đường, các bạn sẽ ghé đến Andromede - một Thiên Hà là chị em sinh đôi của Thiên Hà chúng ta. Các bạn còn phải tìm hiểu vũ trụ ngoài Thiên Hà nữa chứ, để có thể khẳng định vũ trụ sẽ kết thúc ở Ngân Hà hay còn mở rộng xa hơn, có tồn tại những tương tự khác nằm ngoài giới hạn của Thiên Hà không và có những “hòn đảo vũ trụ” của Kant hay không?

Nếu may mắn trên hành trình của các bạn, các bạn chộp được một Thiên Hà đang ra đời - tức Thiên Hà “nguyên thủy” trong cơn giãy chết bùng nổ thì khi đó các bạn hẳn sẽ được chứng kiến cảnh tượng tuyệt đẹp hết như trận bắn pháo hoa chiếu sáng khoảng bao la của vũ trụ, như những ngọn đèn chiếu trăm hồng ngàn tia của các chùm sáng xuyên qua bóng đêm dày đặc...

Hy vọng các bạn sẽ còn được du ngoạn qua các hố đen để cùng xoay tròn trong vũ điệu của vũ trụ. Và giai điệu của vũ trụ sẽ không còn là điều bí ẩn...

Phạm Tuân đã là người đầu tiên của Việt Nam, của Châu Á bay vào vũ trụ. Đó không phải là người cuối cùng...

Nếu các bạn có những ước mơ chinh phục vũ trụ, đã chuẩn bị cho những chuyến hành trình vượt ra khỏi Trái đất thì Phạm Tuân sẽ là người sẵn sàng hướng dẫn, trao đổi, truyền đạt những kinh nghiệm quý báu khi bay vào vũ

trụ cho các bạn trong suốt quá trình chuẩn bị và thực hành bay. Và biết đâu, chính Phạm Tuấn cũng sẽ cùng bay với các bạn trên con tàu vũ trụ ấy...

Một lần nữa những lời của bài hát lại ngân vang trong tôi:

”...Năm phút nữa thôi, bạn ơi

Vượt bay nơi không gian xa xôi

Bạn ơi, tôi mơ ước bao đêm ngày chuyến bay này

Trời mây cao xanh thắm ngàn sao sáng nhìn lấp lánh

Vượt biết bao lớp mây trời và tới nơi không gian

Bay mãi trên trời biếc vượt ngàn xa...”

Nào, các bạn đã sẵn sàng chưa? Nếu sẵn sàng rồi thì... “Po-ê-kha-li!” - Lên đường thôi!

TÀI LIỆU THAM KHẢO VÀ TRÍCH DẪN

- Giai điệu bí ẩn và con người đã tạo ra vũ trụ, Nxb Trẻ, 2013.

- Bí ẩn Trái đất, Nxb Hồng Đức, 2016.

- Thường thức y học vũ trụ, Quân chủng Không quân, 1980.

- Báo cáo tổng kết tháng 4-1979 của bác sĩ Lê Minh, Chủ tịch Hội đồng khám tuyển phi công vũ trụ Việt Nam - Viện trưởng bệnh viện Không quân.

- Báo cáo tình hình sức khỏe phi công nghiên cứu vũ trụ Phạm Tuân trước, trong và sau chuyến bay vũ trụ Xô Viết trên Tổ hợp quỹ đạo “Chào mừng-6 - Liên hợp-36 - Liên hợp-37” từ 23-7-1980 đến 31-7-1980, Bệnh viện Không quân, 1986.

- Báo Hà Nội mới, báo Tia Sáng, báo Tuổi trẻ, báo Nhân Dân, báo Sài Gòn Giải phóng, báo Văn nghệ thành phố Hồ Chí Minh các số của các ngày từ 24-7-1980 đến 2-9-1980.

- Phi công vũ trụ Vichor Gorbacô, Nxb “Granhisa”, 2014.

- Các đơn vị và cá nhân anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân thuộc Quân chủng Phòng không - Không quân, Nxb Quân đội nhân dân, 2002.

- Các tư liệu qua Internet.

MỤC LỤC

- Lời nói đầu
- Ngày 23 tháng 7 năm 1980

- Chuyển bay của “Liên hợp-37”
- Hành trình đến thành phố Ngôi Sao
- Thành phố Ngôi Sao và sân bay vũ trụ Baicônua
- Từ mặt đất tới bầu trời

Thay cho lời kết

HẾT